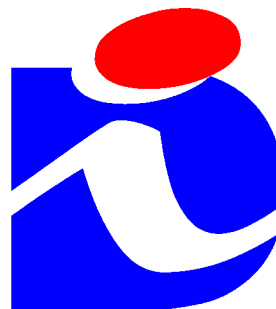




**Česká republika**  
Czech Republic



**Drážní inspekce**  
The Rail Safety Inspection Office

## **Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události**

Srážka vlaků osobní dopravy Os 3101 a Os 3116 mezi železničními stanicemi  
Vratimov a Paskov

Pondělí, 16. 02. 2009

### **Investigation Report of Railway Accident**

Collision of regional passenger trains No. 3101 and No. 3116 between  
Vratimov and Paskov stations

Monday, 16th February 2009

Č. j.: 6-538/2009/DI



## SUMMARY

Skupina události: závažná nehoda.

Vznik události: 16. 02. 2009, 9:08 h.

Popis události: srážka vlaků osobní dopavy – osobních vlaků Os 3101 a Os 3116 mezi železničními stanicemi Vratimov a Paskov s následným vykolejením hnacího drážního vozidla vlaku Os 3101.



Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí (trať 302A), mezi železničními stanicemi Vratimov a Paskov, km 13,459, GPS souřadnice: 49,7441° N, 18,2978° E.

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);  
České dráhy, a. s. (dopravce).

Následky: při mimořádné události utrpělo újmu na zdraví 57 osob.

Celková zjištěná škoda vzniklá v důsledku MU činí 14.073.507,61 Kč.

Bezprostřední příčina: nerespektování návěsti „Stůj“ odjezdového návěstidla S1 železniční stanice Paskov osobou řídící drážní vozidlo vlaku Os 3101 s následnou nedovolenou jízdou vlaku Os 3101 do prostorového oddílu obsazeného protijedoucím vlakem Os 3116.

Faktor, který přispěl ke vzniku mimořádné události, je absence technických prostředků zabezpečení zabraňující nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo, které svým návěstním znakem jízdu vlaku nedovoluje.

Zásadní příčina: nepřijetí odpovídajících opatření k přecházení vzniku podobných, opakujících se mimořádných událostí, které vzniku této mimořádné události předcházely.

Příčiny způsobené předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti: nebyly Drážní inspekcí zjištěny.

Bezpečnostní doporučení:

Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb. na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku MU, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných MU, doporučuje provozovateli dráhy SŽDC, s. o.:

- urychlit práce na zavedení ETCS do provozu, a to nejen na dráhách celostátních tvořících konvenční systém Evropského železničního systému, ale i na ostatních dráhách celostátních a regionálních.

Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb. na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku MU, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných MU, doporučuje ČD, a. s., jako dopravci a operátorovi provozovatele dráhy:

- urychlit práce na zavedení a vybavení drážních vozidel mobilní částí ETCS tak, aby při uvedení systému na příslušné trati do provozu mohla provozovaná drážní vozidla plně využívat všech funkcionalit ETCS;
- do doby zavedení ETCS do provozu v žst., kde je povolena výprava vlaků s přepravou cestujících, které stojí v prostoru pro výstup a nástup cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, včetně přivolávací návěsti, provést úpravu jednotných technologických postupů výpravy a odjezdu vlaku. Úpravou postupů zamezit omylům a selháním strojvedoucích po uvedení vlaku do pohybu, tzn. aby se strojvedoucí řídil pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy a v situaci, kdy nebude jízda vlaku návěstí příslušného hlavního návěstidla povolena, před tímto návěstidlem vlak bezpečně zastavil.

Drážní inspekce současně doporučuje správnímu úřadu, kterým je Drážní úřad, přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení.

## Obsah

<b>Summary .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Souhrn .....</b>	<b>8</b>
<b>2 Údaje týkající se mimořádné události .....</b>	<b>10</b>
2.1 Mimořádná událost .....	10
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události .....	10
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby .....	10
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku .....	12
2.2 Okolnosti mimořádné události .....	13
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci .....	13
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	13
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, staveb, návěstidel a vlakového zab. zařízení) .....	14
2.2.4 Použití komunikačních prostředků .....	16
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti .....	16
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí .....	16
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí .....	17
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody .....	18
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru .....	18
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku .....	18
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí ....	18
2.4 Vnější okolnosti .....	20
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje .....	20
<b>3 Záznam o podaných vysvětleních .....</b>	<b>20</b>
3.1 Souhrn podaných vysvětlení .....	20
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru .....	20

3.1.2 Jiné osoby .....	23
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti .....	23
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny .....	23
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování .....	28
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky .....	28
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	29
3.3 Právní a jiná úprava .....	29
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy .....	29
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy .....	30
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení .....	31
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat .....	31
3.4.2 Součásti dráhy .....	32
3.4.3 Komunikační prostředky .....	33
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat .....	34
3.5 Dokumentace o provozním systému .....	35
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy .....	35
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení .....	37
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události .....	37
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky .....	37
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události .....	37
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu .....	38
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání .....	39
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru .....	39
<b>4 Analýza a závěry .....</b>	<b>41</b>
4.1 Konečný popis mimořádné události .....	41
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3 .....	41
4.2 Rozbor .....	43

4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb .....	43
4.3 Závěry .....	51
4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení .....	51
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou .....	51
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti .....	51
4.4 Doplnující zjištění .....	52
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách .....	52
<b>5 Přijatá opatření .....</b>	<b>52</b>
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata .....	52
<b>6 Bezpečnostní doporučení .....</b>	<b>53</b>
<b>7 Přílohy .....</b>	<b>54</b>
7.1 Fotodokumentace místa mimořádné události .....	54
Foto 1: Pohled na místo srážky vlaku Os 3101 s vlakem Os 3116 .....	54
Foto 2: Pohled na indikační desku reléového zabezpečovacího zařízení AŽD71 v žst. Paskov .....	55
Foto 3: Pohled od služebního oddílu na stanoviště strojvedoucího vlaku Os 3101 po vzniku MU .....	55
7.2 Plánek žst. Paskov .....	56

## 1 SOUHRN

Skupina události: závažná nehoda.

Vznik události: 16. 02. 2009, 9:08 h.

Popis události: srážka vlaků osobní dopavy – osobních vlaků Os 3101 a Os 3116 mezi železničními stanicemi Vratimov a Paskov s následným vykolejením hnacího drážního vozidla vlaku Os 3101.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí (trať 302A), mezi železničními stanicemi Vratimov a Paskov, km 13,459, katastrální území Řepiště (GPS souřadnice: 49,7441° N, 18,2978° E).

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy); České dráhy, a. s. (dopravce).

Následky: při mimořádné události utrpělo újmu na zdraví 57 osob.  
Celková zjištěná škoda vzniklá v důsledku MU činí 14.073.507,61 Kč.

Bezprostřední příčina: nerespektování návěsti „Stůj“ odjezdového návěstidla S1 železniční stanice Paskov osobou řídící drážní vozidlo vlaku Os 3101 s následnou nedovolenou jízdou vlaku Os 3101 do prostorového oddílu obsazeného protijedoucím vlakem Os 3116.

Faktor, který přispěl ke vzniku mimořádné události, je absence technických prostředků zabezpečení zabráňující nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo, které svým návěstním znakem jízdu vlaku nedovoluje.

Zásadní příčina: nepřijetí odpovídajících opatření k předcházení vzniku podobných, opakujících se mimořádných událostí, které vzniku této mimořádné události předcházely.

Příčiny způsobené předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti: nebyly Drážní inspekcí zjištěny.

Bezpečnostní doporučení:

Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb. na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku MU, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných MU, doporučuje provozovateli dráhy SŽDC, s. o.:

- urychlit práce na zavedení ETCS do provozu, a to nejen na dráhách celostátních tvořících konvenční systém Evropského železničního systému, ale i na ostatních dráhách celostátních a regionálních.

Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb. na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku MU, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných MU, doporučuje ČD, a. s., jako dopravci a operátorovi drážní dopravy:

- urychlit práce na zavedení a vybavení drážních vozidel mobilní částí ETCS tak, aby při uvedení systému na příslušné trati do provozu mohla provozovaná drážní vozidla plně využívat všech funkcionalit ETCS;



- do doby zavedení ETCS do provozu v žst., kde je povolena výprava vlaků s přepravou cestujících, které stojí v prostoru pro výstup a nástup cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, včetně přivolávací návěsti, provést úpravu jednotných technologických postupů výpravy a odjezdu vlaku. Úpravou postupů zamezit omylům a selháním strojvedoucích po uvedení vlaku do pohybu, tzn. aby se strojvedoucí řídil pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy a v situaci, kdy nebude jízda vlaku návěstí příslušného hlavního návěstidla povolena, před tímto návěstidlem vlak bezpečně zastavil.

Drážní inspekce současně doporučuje správnímu úřadu, kterým je Drážní úřad, přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení.

## 2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

### 2.1 Mimořádná událost

#### 2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Ke vzniku mimořádné události v drážní dopravě – závažné nehodě (dále jen MU) došlo dne 16. 02. 2009 v 09:08 h, na dráze železniční, kategorie celostátní, Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí (trať 302A), mezi železničními stanicemi (dále jen žst.) Vratimov a Paskov, km 13,459, GPS souřadnice: 49,7441° N, 18,2978° E.

#### 2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby

Výchozí stanicí vlaku Os 3101 byla žst. Kojetín, cílovou stanicí žst. Ostrava hl. n. Vlak byl na příjezdu do žst. Paskov opožděn o 28 min. oproti svému pravidelnému příjezdu. Důvodem zpoždění vlaku bylo vyřazení jednoho taženého drážního vozidla (dále jen TDV) z vlaku pro technickou závadu v žst. Frýdlant nad Ostravicí. Dopravcem vlaku Os 3101 byly České dráhy, a. s. (dále jen ČD, a. s.).

Výchozí stanicí vlaku Os 3116 byla žst. Ostrava hl. n., cílovou stanicí žst. Frenštát pod Radhoštěm. Dopravcem vlaku Os 3116 byly ČD, a. s.

Předvídaný odjezd vlaku Os 3101 ze žst. Lískovec u Frýdku do žst. Paskov byl dán prostřednictvím elektronického dopravního deníku (dále jen EDD) osobou řídící drážní dopravu (dále jen výpravčí) žst. Lískovec u Frýdku s tím, že vlak Os 3101 odjede ze žst. Lískovec u Frýdku v 09:02 h, skutečný odjezd vlaku Os 3101 ze žst. Lískovec u Frýdku byl v 09:01 h (opožděn o 29 min). Předvídaný odjezd vlaku Os 3116 ze žst. Vratimov do žst. Paskov byl dán EDD výpravčím žst. Vratimov s tím, že vlak Os 3116 odjede z žst. Vratimov v 09:03 h. Z důvodu vzniklé dopravní situace naplánoval výpravčí žst. Paskov mimořádné křižování vlaků Os 3101 a Os 3116 ve své stanici tak, že vlak Os 3101 vjede na staniční kolej č. 1, kde vyčká příjezdu vlaku Os 3116, který měl postavenou vlakovou cestu na staniční kolej č. 2. Protože osoba řídící drážní vozidlo (dále jen strojvedoucí) vlaku Os 3101 z místa zastavení v prostoru pro výstup a nástup cestujících na staniční koleji č. 1 žst. Paskov na návěst odjezdového návěstidla S1 neviděla, po ukončení výstupu a nástupu cestujících a provedení stanovených úkonů doprovodem vlaku před uvedením vlaku do pohybu, uvedla vlak do pohybu směrem k odjezdovému návěstidlu S1, které návěstilo návěst „Stůj”. Před odjezdovým návěstidlem S1 měl strojvedoucí vlaku Os 3101 vyčkat výpravy vlaku postavením odjezdového návěstidla S1 na návěst dovolující jízdu vlaku (po vjezdu protijedoucího vlaku Os 3116 na staniční kolej č. 2 žst. Paskov). Strojvedoucí vlaku Os 3101 po uvedení vlaku do pohybu plynule zvyšoval rychlost vlaku. Před odjezdovým návěstidlem S1 s návěstí „Stůj” nezastavil a pokračoval v další jízdě ve směru do žst. Vratimov, čímž došlo k násilnému přestavení výhybky č. 1 v postavené vlakové cestě pro protijedoucí vlak Os 3116, jehož vjezd do žst. Paskov, ve směru od žst. Vratimov, byl dovolen návěstí „Rychlost 40 km.h<sup>-1</sup> a výstraha” vjezdového návěstidla L. Po obsazení kolejového obvodu V1 a násilném přestavení výhybky č. 1 vlakem Os 3101 se na vjezdovém návěstidle L žst. Paskov, pro jízdu protijedoucího vlaku Os 3116, změnila návěst dovolující jízdu „Rychlost 40 km.h<sup>-1</sup> a výstraha” na návěst zakazující jízdu „Stůj”. Vlak Os 3116 se v té době nacházel v prostoru před vjezdovým návěstidlem L žst. Paskov. Na náhlou změnu návěstního znaku vjezdového návěstidla L reagoval strojvedoucí ve výcviku, na kterého dohlížel strojvedoucí vlaku Os 3116, zavedením rychločinného brzdění. Účinkem rychločinného brzdění vlak Os 3116 zastavil ještě před úrovní vjezdového návěstidla L, a to v km 13,459.

Vlivem směrových poměrů vratimovského záhlaví žst. Paskov, pravostranného oblouku, uviděl strojvedoucí vlaku Os 3101 protijedoucí vlak Os 3116 až po jeho zastavení před vjezdovým návěstidlem L. Strojvedoucí vlaku Os 3101 na vzniklou situaci zareagoval zavedením rychločinného brzdění. Pro krátkou vzdálenost nebylo možné srážce zabránit. V km 13,459 vlak Os 3101 narazil do již stojícího vlaku Os 3116.

#### Ohledáním drážních vozidel vlaku Os 3101 bylo zjištěno:

V době vzniku MU bylo vedoucí drážní vozidlo vlaku Os 3101, HDV 842.019-2, řízeno strojvedoucím z předního stanoviště strojvedoucího, stanoviště 1. Vlivem srážky s vlakem Os 3116 došlo k deformaci čela HDV, včetně stanoviště strojvedoucího 1, a to až po úroveň hlavního příčnicku. HDV vykolejilo předním podvozkem ve směru jízdy vlaku vlevo. HDV bylo s TDV spojeno pouze brzdovými spojkami s otevřenými spojovacími kohouty a elektrickým kabelem dálkového ovládání dveří s TDV 50 54 24-29 108-4 (010.274-9) Btax. Táhlové ústrojí bylo rozpojeno, na TDV byl ulomen tažný hák. Čelo HDV 842.019-2 se nacházelo v km 13,450, tj. 9 m za místem vzniku MU, zaklíněno do čela vlaku Os 3116. Při MU nedošlo z HDV k žádnému úniku provozních kapalin.

#### Ohledáním předního stanoviště strojvedoucího HDV 842.019-2 bylo zjištěno:

- spínač řízení S11 v poloze zapnuto;
- rukojeť přepínače směru S35 v poloze vpřed;
- rukojeť potenciometru jízdního kontroléru R9 v maximu;
- přepínači návěstních levých a pravých světel S111 a S113 navoleno označení předního čela HDV dvěma bílými světly pozičních svítilen;
- brzdíč přídatné brzdy DAKO-BP v poloze odbrzděno;
- brzdíč průběžné samočinné tlakové brzdy DAKO-BS 2 v poloze rychločinné brzdění;
- zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího KBSE zapnuto, v poloze provoz;
- vozidlová radiostanice VS47 byla dynamikou nehodového děje utržena, visící pouze na přívodním vodiči, navoleno číslo vlaku 2100, simplex 21, stuha 59.

Následkem MU byla poškozena 2 TDV vlaku Os 3101, určená pro přepravu osob:

1. 50 54 24-29 108-4 (010.274-9) Btax, nevykolejeno, poškozeno;
2. 50 54 24-29 287-6 (010.295-4) Btax, nevykolejeno, poškozeno.

Na místě MU byla za přítomnosti Drážní inspekce (dále jen DI) na TDV vlaku Os 3101 ověřena činnost průběžné samočinné tlakové brzdy úplnou zkouškou brzdy (dále jen ÚZB), která byla provedena z pomocného HDV, dne 16. 02. 2008, v době od 14:55 h do 15:15 h. Provedením ÚZB nebyly zjištěny žádné závady v činnosti průběžné samočinné tlakové brzdy předmětných TDV. Ověření činnosti průběžné samočinné tlakové brzdy HDV 842.019-2 po vzniku MU nebylo s ohledem na destrukci HDV možno provést.

#### Ohledáním drážních vozidel vlaku Os 3116 bylo zjištěno:

V době vzniku MU bylo HDV 754.040-4 řízeno z předního stanoviště strojvedoucího, stanoviště 1. Vlak Os 3116 po zavedení rychločinného brzdění, následkem náhlé změny návěstního znaku vjezdového návěstidla L, zastavil v km 13,459, tj. 9 m před vjezdovým návěstidlem L žst. Paskov. V konečném postavení po MU se čelo vlaku Os 3116 nacházelo v km 13,450, z čehož vyplývá, že následkem srážky dotčených vlaků byl vlak posunut o 9 m zpět k žst. Vratimov.

Vlivem srážky s vlakem Os 3101 došlo k deformaci čela HDV, včetně stanoviště strojvedoucího 1, do něhož bylo zaklíněno čelo HDV vlaku Os 3101. HDV 754.040-4 bylo spojeno táhlovým ústrojím a brzdovými spojkami s TDV 50 54 21-08 281-7. Spojkový kohout průběžné samočinné tlakové brzdy na straně stanoviště 2 byl v poloze otevřen, tzn. umožňoval průchod vzduchu potrubím samočinné tlakové brzdy.

Následkem MU nebyla žádná TDV vlaku Os 3116, určená pro přepravu osob, poškozena.

#### Ohledáním součástí infrastruktury dráhy po MU bylo zjištěno:

Následkem MU nebyla geometrická poloha traťové koleje Vratimov – Paskov porušena. Šterkové lože nebylo znečištěno. Vjezdové návěstidlo L žst. Paskov, pro směr od žst. Vratimov, se nachází v km 13,475. V žst. Paskov byly výhybky č. 7 a č. 5 přestaveny v poloze, kdy indikační prvky (světla) polohy výhybek č. 7 a č. 5 na indikační desce staničního zabezpečovacího zařízení (dále jen SZZ) žst. Paskov indikovaly polohu „+“, tzn. pro jízdu přímým směrem, a tudíž nebyly jízdou vlaku Os 3101 nijak poškozeny. Výhybka č. 1 byla součástí vlakové cesty postavené pro vlak Os 3116 a z tohoto důvodu byla přestavena v poloze, kdy indikační prvek (světlo) polohy výhybky č. 1 na indikační desce SZZ žst. Paskov indikovalo polohu „-“, tzn. pro jízdu vedlejším směrem, přes kterou byla uskutečněna jízda vlaku Os 3101 s násilným přestavením pohyblivé části výhybky č. 1 koly HDV předmětného vlaku. Ohledáním levého přímého jazyka výhybky č. 1 nebylo poškození zjištěno.

Veškerá hlavní návěstidla žst. Paskov v době ohledání po MU návštěla návště „Stůj“.

Vznik MU byl provozovatelem dráhy oznámen Integrovanému záchrannému systému (dále jen IZS), ve smyslu vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách (dále jen vyhláška č. 376/2006 Sb.), bez zbytečného odkladu ihned po zjištění skutečností výpravčím žst. Paskov.

#### Na místě MU zasahovaly níže uvedené složky IZS:

- Hasičský záchranný sbor Moravskoslezského kraje, požární stanice Frýdek-Místek;
- Hasičský záchranný sbor Moravskoslezského kraje, požární stanice Nošovice;
- Hasičský záchranný sbor provozovatele dráhy, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC, s. o.), Ostrava;
- Hasičský záchranný sbor firmy Biocel Paskov a. s.;
- Jednotka sboru dobrovolných hasičů Paskov.

Celkový počet zasahujících jednotek: 5 jednotek s 8 vozidly a 24 hasiči.

- Zdravotnická záchranná služba Ostrava;
- Zdravotnická záchranná služba Frýdek-Místek;
- Letecká záchranná služba Moravskoslezského kraje (dále jen LZS).

Celkový počet zasahujících jednotek: 3 jednotky s 10 vozidly (3 vozidla rychlé zdravotnické pomoci, 3 vozidla rychlé lékařské pomoci, 2 sanitní vozidla soukromého dopravce, 2 vozidla Dopravy nemocných, raněných a rodiček) a 1 vrtulník LZS.

- Policie České republiky (dále jen PČR) – Služba kriminální policie a vyšetřování, Oddělení obecné kriminality Frýdek-Místek;
- Obvodní oddělení PČR Brušperk.

### **2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku**

Vznik MU byl DI na Centrální ohlašovací pracoviště Praha (dále jen COP) oznámen v 09:30 h, tj. 22 min. po vzniku MU, vrchním inspektorem ČD, a. s., Regionálního inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy (dále jen RIBŽD) Ostrava za provozovatele dráhy a dopravce. Zaměstnanec COP na základě oznámených skutečností rozhodl o výjezdu a zahájení zjišťování příčin a okolností vzniku MU. DI činnost na místě MU zahájila v 10:15 h ve složení 3 vrchních inspektorů.

Následným zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl pověřen Územní inspektorát Ostrava. Zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo prováděno v souladu s § 53b zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 266/1994 Sb.), a § 11 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

Jako externí konzultant při zjišťování příčin a okolností vzniku MU působila Vysoká škola Báňská – Technická univerzita Ostrava, Fakulta strojní, Institut dopravy.

## 2.2 Okolnosti mimořádné události

### 2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci

Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce:

- strojvedoucí vlaku Os 3101, zaměstnanec ČD, a. s., Depa kolejových vozidel (dále jen DKV) Olomouc, Provozní jednotky (dále jen PJ) Valašské Meziříčí;
- strojvedoucí vlaku Os 3116, zaměstnanec ČD, a. s., DKV Olomouc, PJ Bohumín;
- strojvedoucí ve výcviku, na kterého dohlížel strojvedoucí vlaku Os 3116, zaměstnanec ČD, a. s., DKV Olomouc, PJ Valašské Meziříčí;
- výpravčí žst. Paskov, zaměstnanec ČD, a. s., Provozního obvodu (dále jen PO) Ostrava;
- vedoucí doprovodu vlaku (dále jen vlakvedoucí) vlaku Os 3101, zaměstnanec ČD, a. s., Regionálního centra vlakového doprovodu (dále jen RCVD) Ostrava, střediska vlakových čet (dále jen SVČ) Ostrava;
- člen doprovodu vlaku (dále jen průvodčí) vlaku Os 3101, zaměstnanec ČD, a. s., RCVD Ostrava, SVČ Ostrava;
- vlakvedoucí vlaku Os 3116, zaměstnanec ČD, a. s., RCVD Ostrava, SVČ Valašské Meziříčí.

### 2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel

Výchozí stanicí vlaku Os 3101 byla žst. Kojetín, cílovou stanicí žst. Ostrava hl. n. Vlak byl určen k přepravě cestujících. Vlak byl v celé své trase dopravován na licenci dopravce ČD, a. s. Vlak byl tvořen HDV 842.019-2, vedeným v evidenčním stavu DKV Olomouc, vlastníka ČD, a. s., a v úseku Kojetín – Frýdlant nad Ostravicí třemi níže uvedenými TDV:

1. 50 54 24-29 124-1 (010.374-7) Btax, vlastník ČD, a. s., pravidelná technická kontrola (dále jen TK) platná do 22. 10. 2009;
2. 50 54 24-29 108-4 (010.274-9) Btax, vlastník ČD, a. s., pravidelná TK do 14. 05. 2010;
3. 50 54 24-29 287-6 (010.295-4) Btax, vlastník ČD, a. s., pravidelná TK do 27. 09. 2010.

V žst. Frýdlant nad Ostravicí bylo pro technickou závadu centrálního zavírání dveří odstaveno TDV 50 54 24-29 124-1 (010.374-7) Btax, čímž byl vlak Os 3101 na pravidelném odjezdu opožděn o 29 min.

Dle sešitového jízdního řádu 302 osobní, č. j.: 66/08-OJ, platného od 14. 12. 2008 (dále jen SJŘ 302), je pro vlak Os 3101 v celé trase stanoven I. způsob brzdění, režim brzdění „P“, normativ potřebných brzdících procent 66.

Vlak Os 3101 byl v úseku:

- Kojetín – Frýdlant nad Ostravicí: brzděn I. způsobem brzdění, režim brzdění „P“. Hmotnost vlaku byla 112 t, brzdící váha 101 t, skutečná brzdící procenta 90, počet náprav 10;
- Frýdlant nad Ostravicí – místo vzniku MU: brzděn I. způsobem brzdění, v režimu brzdění „P“. Hmotnost vlaku byla 92 t, brzdící váha 85 t, skutečná brzdící procenta 92, počet náprav 8.

Výchozí stanicí vlaku Os 3116 byla žst. Ostrava hl. n., cílovou stanicí žst. Frenštát pod Radhoštěm. Vlak byl určen k přepravě cestujících, v celé své trase byl dopravován na licenci dopravce ČD, a. s. Vlak byl tvořen HDV 754.040-4, vedeným v evidenčním stavu DKV Olomouc, vlastníka ČD, a. s., a čtyřmi níže uvedenými TDV, určenými k přepravě cestujících:

1. 50 54 21-08 281-7 Bdt, vlastník ČD, a. s., pravidelná TK do 26. 08. 2009;
2. 50 54 20-19 321-9 Bdt<sup>262</sup>, vlastník ČD, a. s., pravidelná TK do 21. 06. 2009;
3. 50 54 21-08 358-3 Bdt, vlastník ČD, a. s., pravidelná TK do 03. 09. 2009;
4. 50 54 21-08 271-8 Bdt, vlastník ČD, a. s., pravidelná TK do 18.02. 2010.

Dle SJŘ 302 osobní je pro vlak Os 3116 v celé trase stanoven I. způsob brzdění, režim brzdění „R“, normativ potřebných brzdících procent 85.

Vlak Os 3116 byl v úseku Ostrava hl. n. – místo vzniku MU brzděn I. způsobem brzdění, v režimu brzdění „R“. Hmotnost vlaku byla 243 t, brzdící váha 259t, skutečná brzdící procenta 106, počet náprav 20.

Pro vlak Os 3116 byl v Mezinárodní zprávě o brzdění a vlaku uveden nesprávný údaj o brzdící váze HDV 754.040-4, a to 43 t místo 50 t, a tím nesprávný údaj o brzdící váze vlaku 252 t místo 259 t a nesprávný údaj o výpočtu skutečného brzdícího procenta 103 na místo 106. Před odjezdem vlaku Os 3116 se strojvedoucí seznámil se všemi údaji uvedenými v Mezinárodní zprávě o brzdění a vlaku. Uvedení nesprávné brzdící váhy HDV 754.040-4 43 t na místo 50 t, a tím nesprávně uvedené brzdící váhy vlaku a nesprávně uvedeného skutečného brzdícího procenta, nezjistil.

K odstranění uvedeného nedostatku byl dopravce ČD, a. s., vyzván dokumentem „VÝZVA k odstranění zjištěných nedostatků“, č. j.: 1-495/2009/DI, ze dne 03. 03. 2009.

### **2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zab. zařízení)**

Žst. Paskov se nachází na jednokolejném, neelektrifikovaném trati Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí, která je v úseku Ostrava hl. n. – Vratimov dvoukolejná. V žst. Paskov jsou čtyři dopravní koleje určené pro jízdy vlaků z/do žst. Lískovec u Frýdku a žst. Vratimov. Vlak Os 3101 vjížděl na staniční kolej č. 1 ve směru od žst. Lískovec u Frýdku. Staniční kolej č. 1 je rozdělena cestovým návěstidlem Sc1, které je situováno v km 14,686, ještě před pravidelným místem nástupu a výstupu cestujících (dále jen nástupiště), na dva úseky, označené jako staniční kolej č. 1a a č. 1. Mezi staniční kolejí č. 1 a č. 2 se nachází ostrovní nástupiště, u kterého v km 14,450, tj. 556 m před úrovní odjezdového návěstidla S1 a 18 m před služebním, úroňovým přechodem, v úrovni dopravní kanceláře, zastavil vlak Os 3101. Staniční kolej č. 1, ve směru jízdy vlaku Os 3101, za ostrovním nástupištěm v km 14,378, tj. 484 m před úrovní odjezdového návěstidla S1, přechází do levotočivého oblouku o poloměru  $r = 600$  m s převýšením  $p = 65$  mm. V km 13,964, tj. 70 m před úrovní odjezdového návěstidla S1, končí levotočivý oblouk a začíná přímý úsek koleje. V km 13,894 je vpravo přímo u staniční koleje situováno odjezdové návěstidlo S1, platné jen pro staniční kolej č. 1.

Od km 13,964 je kolej ve směru jízdy vlaku Os 3101 vedena v přímém směru po hrotu přes výhybku č. 7, v přímém směru proti hrotu přes výhybku č. 5 a v přímém směru po hrotu přes výhybku č. 1 a dále do km 13,485, tj. 26 m před místem srážky, v přímém směru. V km 13,580 kříží železniční dráhu v úrovni koleje účelová pozemní komunikace. Křížení je označené výstražnými kříži a zabezpečené přejezdovým zabezpečovacím zařízením (dále jen PZZ) PZS 3SBI, typu AŽD 71. Od km 13,485 je kolej po úroveň vjezdového návěstidla L, situovaného v km 13,475, vedena v pravotočivém oblouku o poloměru  $r = 450$  m, s převýšením  $p = 104$  mm.

Informace o návěstech hlavních návěstidel není na vedoucí drážní vozidlo v obvodu žst. Paskov přenášena.

Traťová kolej v místě vzniku MU je ve směru jízdy vlaku Os 3101 vedena v pravostranném oblouku o poloměru  $r = 450$  m, s převýšením  $p = 104$  mm a sklonem (klesáním)  $-6,37$  ‰. Kolejnicové pásy jsou tvořeny kolejnicemi tvaru S49 na dřevěných pražcích, s upevněním na žebrových podkladnicích typu S4.

Informace o návštěch hlavních návštěv a předvěstí není na vedoucí drážní vozidlo v traťové koleji mezi žst. Paskov a žst. Vratimov přenášena.

Žst. Paskov je vybavena SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 „Železniční zabezpečovací zařízení staniční a traťové zabezpečovací zařízení“ (dále jen TNŽ 34 2620), reléovým SZZ, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajištění bezpečnosti drážní dopravy, cestového systému typu Reléové zabezpečovací zařízení AŽD 71 s kolejovými obvody KO 43, které je umístěno v dopravní kanceláři žst. Paskov. SZZ žst. Paskov bylo v provozuschopném stavu a nevykazovalo v době vzniku MU žádnou odchylku od normálního stavu. V knize „Zápisník poruch sdělovacího a zabezpečovacího zařízení“ nebyla evidována žádná neodstraněná porucha.

Žst. Vratimov je vybavena SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, elektronickým stavědlem, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajištění bezpečnosti drážní dopravy, typu ESA 11, které je umístěno v dopravní kanceláři žst. Vratimov. SZZ žst. Vratimov bylo v provozuschopném stavu a nevykazovalo v době vzniku MU žádnou odchylku od normálního stavu. Žádná porucha nebyla záznamovým zařízením SZZ registrována.

Traťový úsek Vratimov – Paskov je tvořen dvěma prostorovými oddíly, vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením (dále jen TZZ) 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, automatickým hradlem typu AH 83. Kontrolní, ovládací a indikační prvky traťového souhlasu jsou součástí SZZ žst. Paskov a žst. Vratimov. TZZ traťové koleje Vratimov – Paskov bylo v provozuschopném stavu a nevykazovalo v době vzniku MU žádnou odchylku od normálního stavu. Žádná porucha nebyla záznamovým zařízením TZZ registrována.

Traťový úsek Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí je pokryt „Vf“ signálem sítě radiodispečerské (dále jen SRD) prostřednictvím traťového rádiového systému (dále jen TRS), zapojeného ve stuhové síti. TRS umožňuje na sdruženém kanálu stuhu č. 60 s kmitočtovou čtveřicí 60A, 60B, 60C a 60D spojení mezi dispečerem, výpravčími žst. příslušného úseku a strojvedoucími na HDV vybavených mobilní částí TRS vždy v obvodu dosahu základnové rádiové stanice, kterou výpravčí ovládá. Ostrůvky sítě SRD tvoří základnové rádiové stanice umístěné v jednotlivých žst. Traťový úsek Vratimov – Paskov, vč. obou přilehlých žst., pracuje na sdruženém kanálu stuhu 60 s přiděleným kmitočtem 467,550 MHz (60C). Ve smyslu rozhodnutí EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY č. 679/2006/ES se jedná o komunikační zařízení třídy „B“. Pokyn ke změně kanálové skupiny je strojvedoucí dán návštěvídlem rádiovník s návštěví „Přepněte kanálovou skupinu“, situovaným ve směru Valašské Meziříčí – Ostrava hl. n. mezi žst. Valašské Meziříčí a Hostašovice, v km 64,000. Ve směru Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí je rádiovník situován v žst. Ostrava hl. n., v km 0,000. Strojvedoucí jsou o pokrytí trati Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí TRS a číslech kanálových skupin informováni i údaji Tabulky 1 Tabulek traťových poměrů (dále jen TTP) 302A. Komunikace prováděné prostřednictvím zařízení TRS jsou zaznamenávány zařízením ReDat v. č. 052 Typ 110-2A000X0X, umístěným v žst. Paskov.

Traťová rychlost mezi žst. Vratimov a žst. Paskov je v obou směrech dle dokumentace provozovatele dráhy TTP 302A stanovena na  $v = 80$  km.h<sup>-1</sup>.

Stanovená rychlost vlaku Os 3101 mezi žst. Paskov a žst. Vratimov, tj. i v místě vzniku MU, byla SJŘ 302 stanovena na hodnotu  $v = 80$  km.h<sup>-1</sup>.

Stanovená rychlost vlaku Os 3116 mezi žst. Vratimov a žst. Paskov, tj. i v místě vzniku MU, byla SJŘ 302 stanovena na hodnotu  $v = 80$  km.h<sup>-1</sup>.

## 2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Žst. Paskov je vybavena níže uvedenými komunikačními prostředky:

- traťové telefonní okruhy sloužícími pro přímé spojení mezi:
  - žst. Paskov a žst. Lískovec u Frýdku;
  - žst. Paskov a žst. Vratimov;
  - žst. Paskov a vlečkovou stanicí VST BIOCEL Paskov;
- automatická telefonní ústředna umožňující:
  - přímou volbu do služební telefonní sítě;
  - přechod na veřejnou telefonní síť;
  - přechod z veřejné telefonní sítě;
- dispečerské vlakové spojení umožňující spojení mezi:
  - výpravčím žst. Paskov a provozním dispečerem Regionálního centra provozu Ostrava;
- povolávací telefonní okruh umožňující spojení mezi:
  - výpravčím žst. Paskov a strojvedoucím od vjezdových návěstidel L, S, PS;
  - výpravčím žst. Paskov a strojvedoucím od oddílového návěstidla Lo automatického hradla AH83 mezistaničního úseku Vratimov – Paskov;
  - výpravčím žst. Paskov a strojvedoucím od oddílového návěstidla So automatického hradla AH83 mezistaničního úseku Lískovec u Frýdku – Paskov;
- místní telefonní spojení umožňující spojení mezi:
  - výpravčím žst. Paskov a obsluhou přejezdového zabezpečovacího zařízení světelného (dále jen PZS) železničního přejezdu v km 13,580;
  - výpravčím žst. Paskov a obsluhou pomocných stavědel PSt 1a, PSt 1b, PSt 2, PSt 3, PSt 4 a PSt 5.

V žst. Paskov jsou dále provozovány níže uvedené rádiové sítě:

- místní:
  - VOS – všeobecná operativní síť;
  - SMV – síť manipulačních vlaků;
  - SPZ – síť přepravního zabezpečení;
- traťová:
  - SRD – síť rádiodispečerská.

HDV 842.019-2 vlaku Os 3101 bylo vybaveno mobilní částí TRS, vozidlovou radiostanicí VS47 a lokomotivním adaptérem XX48.

HDV 754.040-4 vlaku Os 3116 bylo vybaveno mobilní částí TRS, vozidlovou radiostanicí VS47 a lokomotivním adaptérem XX48.

Obsluhy vlaku Os 3101 a Os 3116 byly vybaveny služebním mobilním telefonem mobilního operátora O<sub>2</sub>.

## 2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V místě MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem ani provozovatelem dráhy prováděny žádné opravné nebo údržbové práce na železničním svršku a spodku.

## 2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí

Pro případ hlášení vzniku MU na dráhách je provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., vydán vnitřní předpis SŽDC (ČD) Dp 17 „Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, schválený dne 27. 06. 2008, pod č. j.: 22957/08-OKS, s účinností od 01. 07. 2008, v platném znění. Výpravčí žst.



Paskov postupoval ve smyslu předpisu Dp 17, části „ČÁST DRUHÁ OHLAŠOVÁNÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ“, Kapitola I „Ohlašovací povinnost“ čl. 42 a 46. Výpravčí postupoval současně dle OHLAŠOVACÍHO ROZVRHU provozovatele dráhy zpracovaného pro žst. Paskov. Vznik MU byl ohlášen vedoucímu směny Regionálního centra provozu Ostrava a IZS.

Sled událostí:

- ohlášení vzniku MU bezprostředně po vzniku MU průvodčím vlaku Os 3101 na linku 155;
- ohlášení vzniku MU bezprostředně po vzniku MU vlakvedoucí vlaku Os 3116 výpravčímu žst. Frýdek-Místek;
- ohlášení vzniku MU strojvedoucím vlaku Os 3116 na linku 155;
- ohlášení vzniku MU výpravčím žst. Frýdek-Místek výpravčímu žst. Paskov;
- 09:12 h ohlášení vzniku MU v žst. Paskov operačním informačním střediskem (dále jen OIS) Frýdek-Místek hasičskému záchrannému sboru (dále jen HZS) provozovatele dráhy, SŽDC, s. o., Ostrava;
- 09:18 h ohlášení vzniku MU výpravčím žst. Paskov IZS na linku 158;
- 09:30 h ohlášení vzniku MU na COP DI vrchním inspektorem ČD, a. s., RIBŽD Ostrava, osobou pověřenou ke zjišťování příčin a okolností vzniku MU za dopravce a ve smyslu smlouvy „Smlouva o spolupráci při šetření mimořádných událostí v drážní dopravě a smrtelných a závažných pracovních úrazů“ uzavřené dne 30. 06. 2008 mezi SŽDC, s. o., a ČD, a. s., za provozovatele dráhy.

### **2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí**

MU byla provozovatelem dráhy oznámena IZS, ve smyslu vyhlášky č. 376/2006 Sb., bez zbytečného odkladu ihned po zjištění skutečností výpravčím žst. Paskov.

Sled událostí po aktivaci plánu IZS:

- 09:12 h ohlášení vzniku MU v žst. Paskov z operačního informačního střediska (dále jen OIS) Frýdek-Místek Hasičskému záchrannému sboru provozovatele dráhy, SŽDC, s. o., Ostrava ;
- 09:18 h ohlášení MU výpravčím žst. Paskov;
- 09:23 h OIS Frýdek-Místek obdrželo informace o jedné zraněné osobě při MU;
- 09:31 h velitelem zásahu HZS Moravskoslezského kraje Frýdek-Místek proveden průzkum místa MU;  
přenos dvou zraněných osob k ošetření zdravotnickou záchrannou službou;  
průzkum HDV, odpojení baterií u všech DV;
- 09:43 h informován velitel HZS provozovatele dráhy, SŽDC, s. o., Ostrava o vzniku MU, újmě na zdraví osob a o škodě velkého rozsahu;
- 09:45 h informováno ředitelství HZS provozovatele dráhy, SŽDC, s. o., Praha o vzniku MU;
- 10:00 h velitel HZS Ostrava provozovatele dráhy, SŽDC, s. o., přebírá velení zásahu od velitele HZS Moravskoslezského kraje Frýdek-Místek;
- 10:02 h Jednotka sboru dobrovolných hasičů Paskov odeslána k výpravní budově a pověřena tříděním cestujících dle rozsahu zranění;
- 10:04 h informováno Regionální centrum provozu Ostrava o vykolejení HDV 842.019-2, jedním podvozkem;
- 10:05 h HZS firmy Biocel Paskov a. s., odeslán zpět na základnu;

- 10:15 h odvoz posledního zraněného zdravotnickou záchrannou službou;
- 10:17 h informováno OIS o počtu zraněných osob;
- 10:18 h informováno ředitelství HZS provozovatele dráhy, SŽDC, s. o., Praha o počtu zraněných osob;
- 11:07 h velitel zásahu objednává nehodové pomocné prostředky (dále jen NPP);
- 11:35 h zdravotnická záchranná služba upřesňuje počet ošetřených osob na místě MU na 23, z tohoto počtu jsou 4 osoby zraněny středně těžce;
- 11:40 h informováno OIS o počtu zraněných osob;
- 12:35 h vyprošťování záznamového zařízení - rychloměru z HDV 842.019-2;
- 13:20 h nalezení Zprávy o brzdění vlaku Os 3101 na destrukci poškozeném stanovišti 1 HDV 842.019-2;
- 13:39 h souhlas DI k uvolnění dráhy;
- 13:50 h odtažení soupravy vlaku Os 3116 do žst. Vratimov;
- 14:55 h odtažení dvou TDV vlaku Os 3101 do žst. Paskov;
- 15:20 h příjezd jeřábu NPP;
- 16:35 h nakolejení HDV 842.019-2;
- 16:44 h sunutí HDV 842.019-2 jeřábem NPP do žst. Paskov;
- 18:00 h obnoveno provozování drážní dopravy mezi žst. Vratimov a žst. Paskov.

## 2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody

### 2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru

Následkem MU utrpělo újmu na zdraví celkem 57 osob. Z tohoto počtu utrpěli újmu na zdraví 4 zaměstnanci dopravce a 53 cestujících vlaku Os 3101.

Ze zaměstnanců dopravce utrpěli újmu na zdraví:

- strojvedoucí vlaku Os 3101;
- vlakvedoucí osobní přepravy vlaku Os 3101, v době vzniku MU nacházející se ve služebním oddíle HDV 842.019-2;
- průvodčí osobní přepravy vlaku Os 3101, v době vzniku MU nacházející se ve služebním oddíle HDV 842.019-2;
- strojvedoucí vlaku Os 3116.

### 2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Na přepravovaných věcech, zavazadlech ani jiném majetku nebyla žádná škoda zjištěna.

### 2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí

Materiální škody vzniklé při MU na drážních vozidlech vlaku Os 3101 (HDV + 2 TDV), dopravce ČD, a. s.:

- HDV 842.019-2: komisionální odhad škody dle dopravce činí 11.500.000,- Kč, viz „Zápis z komisionální prohlídky technického stavu drážního vozidla nebo jiných drážních zařízení“. Jelikož vlastní oprava HDV nebyla k datu vydání Zprávy o výsledcích šetření

příčin a okolností vzniku mimořádné ukončena, nebyla dopravcem skutečná výše škody vyčíslena;

- TDV 50 54 24-29 108-4 Btax (010.274-9): komisionální odhad škody dle dopravce činí 250.000,- Kč, viz „Zápis z komisionální prohlídky technického stavu drážního vozidla nebo jiných drážních zařízení“. Jelikož vlastní oprava HDV nebyla k datu vydání Zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné ukončena, nebyla dopravcem skutečná výše škody vyčíslena;
- TDV 50 54 24-29 287-6 Btax (010.295-4): komisionální odhad škody dle dopravce činí 150.000,- Kč, viz „Zápis z komisionální prohlídky technického stavu drážního vozidla nebo jiných drážních zařízení“. Jelikož vlastní oprava HDV nebyla k datu vydání Zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné ukončena, nebyla dopravcem skutečná výše škody vyčíslena.

Celková škoda vzniklá na drážních vozidlech vlaku Os 3101 dopravce ČD, a. s., činí dle komisionálního odhadu dopravce 11.900.000,- Kč.

Materiální škody vzniklé při MU na drážních vozidlech vlaku Os 3116 (HDV + 4 TDV), dopravce ČD, a. s.:

- HDV 754.040-4: komisionální odhad škody dle dopravce činí 2.122.000,- Kč, viz „Zápis z komisionální prohlídky technického stavu drážního vozidla nebo jiných drážních zařízení“. Jelikož vlastní oprava HDV nebyla k datu vydání Zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné ukončena, nebyla dopravcem skutečná výše škody vyčíslena;
- TDV 50 54 21-08 281-7 Bdt: škoda nevznikla;
- TDV 50 54 20-19 321-8 Bt<sup>262</sup>: škoda nevznikla;
- TDV 50 54 21-08 358-3 Bdt: škoda nevznikla;
- TDV 50 54 21-08 271-8 Bdt: škoda nevznikla.

Celková škoda vzniklá na drážních vozidlech vlaku Os 3116 dopravce ČD, a. s., činí dle komisionálního odhadu dopravce 2.122.000,- Kč.

Protože náklady na opravu, následkem MU poškozených drážních vozidel, nebyly dopravcem k datu vydání Zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události vyčísleny, činí celková škoda na drážních vozidlech dle komisionálního odhadu dopravce cca 14.022.000,- Kč.

Na součástech dopravní cesty – železničním svršku a spodku traťové koleje Vratimov – Paskov, byl zjištěn následující rozsah poškození:

- násilné poškození, přestavení, výhybky č. 1 žst. Paskov;
- poškození dřevěných pražců a upevňovadel v místě vykolejení HDV 842.019-2.

Celková škoda na infrastruktuře dráhy, tj. železničním spodku a svršku provozovatele dráhy, činí 51.507,61 Kč.

Ekologická havárie při MU nevznikla, ke škodě na životním prostředí nedošlo.

## 2.4 Vnější okolnosti

### 2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Počasí: teplota vzduchu  $-2^{\circ}\text{C}$ , oblačno, sněžení, denní doba, viditelnost nad 100 m nebyla povětrnostními vlivy snížena.

Místo MU se ve směru jízdy vlaku Os 3101 nachází v pravostranném oblouku o poloměru  $r = 450\text{ m}$ . Ve vzdálenosti cca 3 m vně průjezdného průřezu je železniční násep z obou stran traťové koleje porostlý náletovými dřevinami, které byly limitujícím faktorem viditelnosti vlaku Os 3116 ze stanoviště strojvedoucího HDV vlaku Os 3101.

GPS souřadnice:  $49,7441^{\circ}\text{N}$ ,  $18,2978^{\circ}\text{E}$ .

## 3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

### 3.1 Souhrn podaných vysvětlení

#### 3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru

V souvislosti se zjišťováním příčin a okolností vzniku předmětné MU byla DI shromážděna následující vysvětlení na MU zúčastněných zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce:

- „Zápis se zaměstnancem“ vyhotovený dopravcem, v Ostravě dne 18. 02. 2009 od 08:00 h, s výpravčím žst. Paskov;
- „Úřední záznam o podaném vysvětlení“ vyhotovený PČR, ve Frýdku-Místku dne 20. 02. 2009 od 08:11 h, s výpravčím žst. Paskov;
- „Úřední záznam o podaném vysvětlení“ vyhotovený PČR, ve Frýdku-Místku dne 23. 02. 2009 od 11:03 h, se strojvedoucím vlaku Os 3101;
- „Zápis se zaměstnancem“ vyhotovený dopravcem v Bystřici pod Hostýnem dne 06. 03. 2009 od 09:10 h, se strojvedoucím vlaku Os 3101;
- „Úřední záznam o podaném vysvětlení“ vyhotovený PČR, ve Frýdku-Místku dne 23. 02. 2009 od 08:00 h, s vlakvedoucí vlaku Os 3101;
- „Úřední záznam o podaném vysvětlení“ vyhotovený PČR, ve Frýdku-Místku dne 20. 02. 2009 od 09:22 h, s průvodčí vlaku Os 3101;
- „Úřední záznam o podaném vysvětlení“ vyhotovený PČR, ve Frýdku-Místku dne 16. 02. 2009 od 13:09 h, se strojvedoucím vlaku Os 3116;
- „Zápis se zaměstnancem“ vyhotovený dopravcem, v Ostravě dne 17. 02. 2009 od 11:09 h, se strojvedoucím vlaku Os 3116;
- „Úřední záznam o podaném vysvětlení“ vyhotovený PČR, ve Frýdku-Místku dne 16. 02. 2009 od 14:00 h, se strojvedoucím ve výcviku, konajícím výcvik pod dohledem strojvedoucího vlaku Os 3116;
- „Zápis se zaměstnancem“ vyhotovený dopravcem, v Ostravě dne 24. 02. 2009 od 08:20 h, se strojvedoucím ve výcviku, konajícím výcvik pod dohledem strojvedoucího vlaku Os 3116;

- „Zápis se zaměstnancem“ vyhotovený dopravcem, ve Valašském Meziříčí dne 17. 02. 2009 od 14:00 h, s vlakvedoucí vlaku Os 3116;
- „Úřední záznam o podaném vysvětlení“ vyhotovený PČR, ve Frýdku-Místku dne 26. 02. 2009 od 09:00 h, s vlakvedoucí vlaku Os 3116.

Z podaných vysvětlení na MU zúčastněných zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, vyjma strojvedoucího vlaku Os 3101, který po poučení ze zákonných ustanovení zákona č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů, využil svého práva nevyprávět, vyplývá:

- v době vzniku MU a v době před vznikem MU bylo SZZ žst. Paskov a TZZ na přilehlých traťových úsecích, včetně přejezdových zabezpečovacích zařízení, v provozuschopném stavu, nebyla registrována žádná porucha;
- výpravčí žst. Paskov obdržel prostřednictvím EDD ze sousední žst. Lískovec u Frýdku předvídaný odjezd vlaku Os 3101 s časem odjezdu v 09:02 h. Následně obdržel skutečný čas odjezdu vlaku Os 3101 s časem odjezdu v 09:01 h. Současně prostřednictvím EDD obdržel ze sousední žst. Vratimov předvídaný odjezd vlaku Os 3116 s časem odjezdu v 09:03 h. Z nastalé dopravní situace vyplynula potřeba křížování předmětných vlaků v žst. Paskov;
- přípravu a postavení vjezdové jízdní cesty pro vlak Os 3101 na staniční kolej č. 1 a vjezdové jízdní cesty pro vlak Os 3116 na staniční kolej č. 2, provedl výpravčí žst. Paskov normální obsluhou SZZ;
- vjezd vlaku Os 3101 do žst. Paskov byl dovolen návěstí vjezdového návěstidla S „Rychlost 40 km.h<sup>-1</sup> a výstraha“;
- příjezd vlaku Os 3101 výpravčí žst. Paskov očekával před dopravní kanceláří. Na stanovišti strojvedoucího HDV výpravčí zaregistroval pouze jednu osobu, dle vyjádření výpravčího zřejmě strojvedoucího;
- po zastavení vlaku Os 3101 v prostoru pro výstup a nástup cestujících v žst. Paskov se výpravčí odebral zpět do dopravní kanceláře učinit dopravní opatření pro následný odjezd vlaku Os 3116 ze žst. Paskov do Lískovce u Frýdku. Konkrétně se jednalo o zadání předvídaného odjezdu prostřednictvím EDD;
- do EDD příjezd vlaku Os 3101 na 1. staniční kolej výpravčí žst. Paskov nezapsal, tento úkon chtěl provést současně se zápisem příjezdu vlaku Os 3116 na 2. staniční kolej a současným zadáním času předvídaného odjezdu vlaku Os 3101 do Vratimova;
- uvedení vlaku Os 3101 do pohybu, z prostoru pro výstup a nástup cestujících směrem k odjezdovému návěstidlu S1 s návěstí „Stůj“, výpravčí žst. Paskov zaregistroval. Protože nebylo nutné, aby vlak zůstal stát v prostoru pro výstup a nástup cestujících, nevěnoval výpravčí této skutečnosti pozornost. Strojvedoucí vlaků stojících v prostoru pro výstup a nástup cestujících v žst. Paskov před odjezdem ve směru Vratimov na odjezdové návěstidlo S1 nevidí, tzn. nemohou bezpečně zjistit, zda odjezdové návěstidlo S 1 dovoluje odjezd, a proto zcela běžně v těchto situacích uvádějí vlaky ve směru k odjezdovému návěstidlu S1 do pohybu. Výpravčí předpokládal, že strojvedoucí před odjezdovým návěstidlem S1 zastaví;
- po obsazení kolejového obvodu před vjezdovým návěstidlem L, tj. od žst. Vratimov, vlakem Os 3116 měl výpravčí žst. Paskov v úmyslu očekávat příjezd tohoto vlaku. V té době se na ovládacím panelu RZZ žst. Paskov rozezněl zvonek rozřezu. Výpravčí se nejdříve domníval, že došlo k poruše výhybky č. 1 za jízdy vlaku Os 3116. Proto se výpravčí prostřednictvím základnové rádiové stanice systému TRS nejprve pokoušel spojit se strojvedoucí vlaku Os 3101, který již v té době dle jeho názoru mohl na výhybku č. 1 vidět, ale spojení se nepodařilo realizovat. Z tohoto důvodu se pokusil navázat spojení se

strojvedoucím vlaku Os 3116, ale ani se strojvedoucím vlaku Os 3116 se toto spojení nepodařilo navázat;

- následně při pohledu na panel SZZ výpravčí žst. Paskov zjistil, že zřejmě došlo k jízdě vlaku Os 3101 kolem odjezdového návěstidla S1 s návěstí „Stůj“, z čehož usoudil, že vlak Os 3101 nedovoleně vjel do jízdni cesty vjíždějícího vlaku Os 3116. V této době byl výpravčímu žst. Paskov výpravčím žst. Frýdek-Místek oznámen vznik MU, srážka předmětných vlaků, kterou výpravčímu žst. Frýdek-Místek oznámila vlakvedoucí vlaku Os 3116 prostřednictvím mobilního telefonu;
- příkaz „Generální stop“ nebyl výpravčím žst. Paskov použit;
- vlak Os 3101 byl zpožděn cca 29 min. z důvodu vyřazení TDV 50 54 24-29 124-1 (010.374-7) Btax v žst. Frydlant nad Ostravicí pro závadu centrálního zavírání dveří;
- na vozidlové rádiové stanici HDV 842.019-2 VS47 byl před vznikem MU navolen kanál 60. Vozidlová rádiová stanice nevykazovala závadu;
- vlak Os 3101 byl z prostoru pro výstup a nástup cestujících v žst. Paskov uveden do pohybu ve směru k odjezdovému návěstidlu S1 obvyklým způsobem na pokyn „Souhlas k odjezdu“ daný vlakvedoucí vlaku Os 3101 rukou (doplněný ústně). Vlakvedoucí stála ve dveřích služebního oddílu, situovaného na HDV 842.019-2 bezprostředně za stanovištěm strojvedoucího, z něhož byl vlak Os 3101 řízen;
- během pobytu vlaku Os 3101 v žst. Paskov nebyla vlakvedoucí vlaku Os 3101 informována o žádných mimořádnostech týkajících se vlaku Os 3101. Taktéž neslyšela, že by nějakou informaci o mimořádnostech obdržel strojvedoucí;
- výpravu vlaku Os 3101 z prostoru pro výstup a nástup cestujících strojvedoucí sledoval z levého bočního okna HDV;
- po uvedení vlaku Os 3101 do pohybu vlakvedoucí vlaku Os 3101 začala ve služebním oddílu zpracovávat služební zásilky, které převzala v žst. Paskov. Krátce nato vstoupil do služebního oddílu průvodčí vlaku, aby se občerstvil;
- situaci před vlakem vlakvedoucí vlaku Os 3101 v průběhu jízdy vlaku k odjezdovému návěstidlu žst. Paskov S1 nesledovala, není to v povinnostech obsluhy vlaku;
- jaká byla návěst odjezdového návěstidla S1 vlakvedoucí ani průvodčí vlaku Os 3101 neví;
- v dalším průběhu jízdy vlaku přes otevřené dveře mezi služebním oddílem a stanovištěm strojvedoucího HDV 842.019-2 vlakvedoucí náhle zahlédla strojvedoucího, jak vstává od ovládacího pultu HDV a „křičí“, aby utíkali. Strojvedoucí zavedl rychločinné brzdění a vyběhl do služebního oddílu. Následkem intenzivního brzdění vlak výrazně snižoval rychlost;
- v době srážky se strojvedoucí vlaku Os 3101 nacházel ve služebním oddílu;
- dle názoru vlakvedoucí vlaku Os 3101 byl strojvedoucí odpočatý a nejevil příznaky ovlivnění alkoholem, léky ani únavou. Naopak působil rozvázně a zodpovědně;
- HDV 754.040-4 vlaku Os 3116, do doby vzniku MU, řídila osoba, strojvedoucí, bez průkazu způsobilosti, konající jízdni výcvik, na kterou dohlížel strojvedoucí vlaku Os 3116;
- viditelnost v době vzniku MU nebyla snížena povětrnostními vlivy;
- ze žst. Vratimov vlak Os 3116 odjel bez mimořádností, jízda vlaku byla povolena návěstmi hlavních návěstidel dovolující jízdu vlaku;
- vjezd vlaku Os 3116 do žst. Paskov byl dovolen návěstí „Rychlost 40 km.h<sup>-1</sup> a výstraha“ vjezdového návěstidla L;
- v průběhu jízdy vlaku Os 3116 k vjezdovému návěstidlu L žst. Paskov strojvedoucí ve výcviku, pod dohledem strojvedoucího vlaku Os 3116, brzděním upravoval rychlost vlaku tak, aby nepřekročila rychlost 40 km.h<sup>-1</sup> návěstěnou vjezdovým návěstidlem L žst. Paskov;

- o návěstech hlavních návěstidel a jejich předvěstí se strojvedoucí vlaku Os 3116 se strojvedoucím ve výcviku hlasem vzájemně neinformovali;
- když se čelo vlaku Os 3116 nacházelo ve vzdálenosti cca 100 až 200 m před vjezdovým návěstidlem L, zaregistroval strojvedoucí vlaku Os 3116 spolu se strojvedoucím ve výcviku náhlou změnu návěstního znaku vjezdového návěstidla L, z návěsti dovolující jízdu vlaku na návěst zakazující jízdu vlaku, tj. na návěst „Stůj”. Na změnu návěstního znaku strojvedoucí vlaku Os 3116 reagoval zvoláním „Stůj” na strojvedoucího ve výcviku, přičemž ten již na náhlou změnu návěsti reagoval a brzdíčem průběžné samočinné tlakové brzdy zavedl rychločinné brzdění vlaku;
- strojvedoucí vlaku Os 3116, ještě před zastavením vlaku, po zavedení rychločinného brzdění, zaregistroval jízdu protijedoucího vlaku. Strojvedoucí ve výcviku protijedoucí vlak zahlédl až po zastavení vlaku Os 3116 před vjezdovým návěstidlem L;
- ke srážce vlaku Os 3101 s vlakem Os 3116 došlo bezprostředně po zastavení vlaku Os 3116 před vjezdovým návěstidlem L, po předchozím zavedení rychločinného brzdění;
- strojvedoucí ve výcviku na stanovišti strojvedoucího protijedoucího vlaku, těsně před srážkou, nezahlédl žádnou osobu;
- strojvedoucí vlaku Os 3116 se po obdržení dokumentu „Mezinárodní zpráva o brzdění a vlaku” ve výchozí žst. Ostrava hl. n. s údaji uvedenými v předmětném dokumentu seznámil;
- vozidlová rádiová stanice HDV 754.040-4 VS47 byla funkční. V průběhu jízdy vlaku Os 3116 z žst. Vratimov do žst. Paskov nebyl strojvedoucí vlaku Os 3116 prostřednictvím systému TRS nikým kontaktován;
- vlakvedoucí vlaku Os 3116, v době provádění revize cestovních dokladů, zaznamenala před žst. Paskov intenzivní brzdění s následným zastavením vlaku, po kterém následoval náraz ve směru od čela vlaku.

### 3.1.2 Jiné osoby

V souvislosti se zjišťováním příčin a okolností vzniku předmětné MU byly DI shromážděny následující vysvětlení jiných osob:

- „Zápis se zaměstnancem“ vyhotovený provozovatelem dráhy, ve Valašském Meziříčí dne 20. 02. 2009 od 13:00 h, s výpravčím žst. Frýdlant nad Ostravicí.

Z podaných vysvětlení jiných osob vyplývá:

- do žst. Frýdlant nad Ostravicí vlak Os 3101 přijel v 08:22 h, zpožděn 14 min. Zpoždění 4 min měl vlak Os 3101 dle EDD již na předvídaném odjezdu z žst. Kunčice pod Ondřejníkem. Zbývajících 10 min. vlak získal prodloužením pobytu na zastávce Čeladná. Důvodem byla porucha centrálního zavírání dveří;
- po vyřazení TDV se závadou centrálního zavírání dveří vlak Os 3101 ze žst. Frýdlant nad Ostravicí odjel se zpožděním 29 min, tj. pobyt byl prodloužen o 15 min.

## 3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

### 3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny

Rámcová organizace a způsob udílení a provádění pokynů při provozování dráhy a drážní dopravy v souvislosti s předmětnou MU je stanovena technologickými postupy, obsaženými ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy a provozovatele drážní dopravy, mezi které lze zařadit:

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1 „PŘEDPIS PRO POUŽÍVÁNÍ NÁVĚSTÍ PŘI ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený dne 15. 04. 1997, pod č. j.: 55216/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. 07. 2008 [dále jen předpis SŽDC (ČD) D1], čl. 7, kde je mimo jiné uvedeno:

*„Návěsti uvedené v předpise ČD D1 platí pro organizování a provozování drážní dopravy mimo organizaci pohybu vozidel na vyloučené koleji.“*

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1, čl. 9, kde je uvedeno:

*„Dávat pokyny návěstmi nebo umísťovat přenosná návěstidla je dovoleno jen zaměstnanci, který je pro tuto činnost odborně způsobilý. Pokud předpis ČD D1 stanoví, kdo návěst dává a komu jí dává, je tím nařízeno dávat tento pokyn přímo.“*

***Pokynů při organizování a provozování drážní dopravy vyjádřených návěstmi musí zaměstnanec včas uposlechnout mimo případy, kdy by jejich provedení mohlo ohrozit bezpečnost drážní dopravy nebo lidské životy. Jsou-li dávány zároveň návěsti od sebe odchylné, musí se zaměstnanec řídit tou návěstí, která je nejzávažnější.“***

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1, čl. 10, kde je mimo jiné uvedeno:

***„Za správné používání návěstí odpovídá ten zaměstnanec, který je dává; vždy musí být jednoznačné a zřejmé, komu jsou návěsti určeny, aby nedošlo k záměně. Zaměstnanec, kterému jsou návěsti určeny musí zajistit podmínky, aby návěstí mohl správně vnímat a řídit se jimi.“***

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1, čl. 87, kde je mimo jiné uvedeno:

***„Návěst dávaná hlavním návěstidlem buď jízdu vlaku zakazuje, nebo dovoluje. Návěst Stůj jízdu vlaku zakazuje, ostatní návěsti (mimo návěst Posun dovolen) jízdu vlaku dovolují.“***

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1, čl. 88, kde je uvedeno:

***„Návěstmi cestových a odjezdových návěstidel, které dovolují jízdu vlaku, se v případech stanovených předpisem ČD D2 provádí výprava vlaku.“***

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1, čl. 120, kde je uvedeno:

***„Návěst Stůj (červené světlo) zakazuje jízdu strojvedoucímu vlaku. Čelo jedoucího vlaku musí zastavit alespoň 10 m (odhadem) před hlavním návěstidlem. Tam, kde hlavní návěstidlo není přímo u koleje, musí čelo vlaku zastavit před návěstidlem s návěstí Konec vlakové cesty nebo před návěstním upozorňovadlem s návěstí Hlavní návěstidlo je na opačné straně, umístěným přímo u koleje. Vzdáleností 10 m před hlavním návěstidlem je stanoveno obvyklé místo zastavení.“***

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený dne 13. 03. 1997, pod č. j.: 55079/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. 07. 2008 [dále jen předpis SŽDC (ČD) D2], čl. 2, kde je mimo jiné uvedeno:

*„Předpis SŽDC (ČD) D2 je závazný pro:*

*– všechny zaměstnance SŽDC a operátora obsluhy dráhy, kteří se jakýmkoliv způsobem podílejí na organizování, řízení nebo provozování drážní dopravy,*

*– všechny zaměstnance SŽDC a operátora obsluhy dráhy, kteří se podílejí na provozování dráhy a při jejich pracovní činnosti dochází k ovlivňování provozování drážní dopravy,*

*Pokud ustanovení tohoto předpisu nařizují při organizování a provozování drážní dopravy dodržovat ustanovení jiných vnitřních předpisů SŽDC (provozovatele dráhy) [viz Související předpisy a normy], musí tato ustanovení plnit i externí dopravci.*

*Pokud ustanovení tohoto předpisu nařizují při organizování a provozování drážní dopravy dodržovat ustanovení vnitřních předpisů SŽDC (dopravce) [viz Související předpisy a normy], musí externí dopravci dodržovat ustanovení svých obdobných vnitřních předpisů.“*



Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2, čl. 28, kde je uvedeno:

*„Bezpečnost železniční dopravy spočívá v její pravidelnosti, ve znalosti a důsledném dodržování vnitřních předpisů SŽDC, popř. i dalších opatření, týkajících se provozu, všemi zúčastněnými osobami. Tyto si musí být vždy vědomy, že i zdánlivě nepatrné porušení ustanovení těchto předpisů nebo vydaných opatření může ohrozit bezpečnost lidí a provozu a způsobit značné hmotné škody, a musí proto vždy dbát na jejich přesné a svědomité dodržování.“*

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2, čl. 41, kde je mimo jiné uvedeno:

*„Organizování a provozování drážní dopravy se provádí pokyny. Pokyny v dopravní službě musí být stručné a srozumitelné, aby bylo vyloučeno jakékoliv nedorozumění, nesmí ohrožovat bezpečnost drážní dopravy ... **Za daný pokyn odpovídá ten, kdo jej dal, za provedení ten, kdo jej má vykonat.**“*

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2, čl. 447, kde je mimo jiné uvedeno:

*„Vlakovou cestou u vlaku odjíždějícího se rozumí úsek koleje od konce vlaku až po vjezdové návěstidlo pro opačný směr jízdy na odjezdové straně.“*

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2, čl. 502, kde je mimo jiné uvedeno:

*„Postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu (včetně návěsti PN) dává výpravčí strojvedoucímu rozkaz k odjezdu vlaku. Výpravu vlaku návěstidlem může výpravčí uskutečnit jen z té koleje, u které je odjezdové, cestové, vložené návěstidlo nebo uzávěra koleje, platné jen pro jednu kolej, popř. skupinové návěstidlo s indikátorem ukazujícím číslo koleje, ze které je postavena vlaková cesta.“*

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2, čl. 505, kde je mimo jiné uvedeno:

*„Ve stanicích, kde je povolena výprava vlaků podle článku 502, je možná výprava vlaků s přepravou cestujících, které stojí (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru pro výstup a nástup cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu při dodržení těchto podmínek:*

*a) stanice, v nichž je tento postup možný, stanoví operátor obsluhy dráhy ve spolupráci s Odborem řízení provozu SŽDC;*

*b) v ZDD těchto stanic se uvedou související opatření místního charakteru;*

*c) tyto stanice musí být označeny v tabelárním jízdním řádu za názvem stanice značkou • (černé kolečko). Takto se označí dotčené stanice v tabelárním jízdním řádu všech vlaků s přepravou cestujících včetně vlaků, které v této stanici pravidelně projíždějí, zastavují jen z dopravních důvodů nebo jedou v době výluky služby výpravčího;*

*d) odjezd z prostoru pro výstup a nástup cestujících se provede podle čl. 504 (předpis dopravce ČD D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“); přitom strojvedoucí odpovídá za to, že vlak neodjede před časem odjezdu podle jízdního řádu. Vidí-li však strojvedoucí, že odjezdové (cestové) návěstidlo zakazuje jízdu, nesmí vlak uvést do pohybu, pokud k tomu nedostal pokyn od výpravčího;*

*e) nemůže-li strojvedoucí před odjezdem pohledem bezpečně zjistit, že příslušné hlavní návěstidlo dovoluje odjezd, a nezjistil-li to ani z návěsti samostatné předvěsti (opakovací předvěsti), z návěsti předcházejícího hlavního návěstidla, které je předvěstí příslušného hlavního návěstidla nebo dotazem u výpravčího, po provedení úkonů podle předpisu dopravce (pro postup doprovodu vlaku před uvedením vlaku do pohybu) uvede vlak do pohybu rychlostí nejvýše 40 km/h. Rychlost jízdy vlaku však musí upravit tak, aby mohl bezpečně zastavit před návěstí Stůj hlavního návěstidla.*

***Rychlost smí strojvedoucí zvyšovat, až když bezpečně zjistí, že příslušné hlavní návěstidlo dovoluje odjezd vlaku vyšší rychlostí;***

*f) v případě, kdy je nutné, aby vlak zůstal stát v prostoru pro nástup a výstup cestujících, výpravčí:*

*- nesmí uvolnit nebo postavit příslušné hlavní návěstidlo do polohy dovolující jízdu dříve, než bude odjezd možný,*

- musí o prodloužení pobytu ve stanici strojvedoucího včas informovat; není-li to možné, musí zajistit označení místa zastavení vlaku přenosnou návěstí Stůj,
- po pominutí důvodu zadržení vlaku uskuteční jeho výpravu podle čl. 497c). Předpokládá-li nebo zjistí-li výpravčí, že strojvedoucí nemůže pohledem příslušnou návěst hlavního návěstidla vidět, musí informovat strojvedoucího o postavení hlavního návěstidla do polohy dovolující jízdu. Pokyn daný rozhlasem nemusí strojvedoucí opakovat.”

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2, čl. 516, kde je mimo jiné uvedeno:

„Není-li místo zastavení označeno nebo není-li určeno předpisy pro organizování a provozování drážní dopravy, musí vlak zastavit ve stanici před hlavním návěstidlem stojícím přímo u koleje s návěstí zakazující jízdu vlaku.”

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2, čl. 1302, kde je uvedeno:

„Ve stanici za odjezdu a průjezdu vlaku pozoruje strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla, zda příslušná návěstidla dovolují jeho jízdu a je-li odjezdová kolej volná.

Za odjezdu vlaku ve stanici strojvedoucí, který nevidí na odjezdové (cestové) návěstidlo, musí předpokládat povážlivější návěst tohoto návěstidla povolující jízdu vlaku (snížení rychlosti, jízda na Přivolávací návěst), pokud mu tato návěst nebyla návěstěna předchozím návěstidlem (samostatná předvěst odjezdového návěstidla, opakovací předvěst).”

Vnitřní předpis ČD D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený dne 13. 03. 1997, pod č. j.: 55079/97-O11, v platném znění (dále jen předpis ČD D2), čl. 504, kde je mimo jiné uvedeno:

„Po zastavení vlaku z důvodu výstupu a nástupu cestujících ve stanici s výlukou služby výpravčího nebo na zastávce (a to i na zastávce v obvodu stanice) nebo při mimořádném zastavení pro výstup nebo nástup zaměstnance ČD v místě mimo prostor pro výstup a nástup cestujících se zachová před odjezdem vlaku postup uvedený v čl. 498 s těmito odchylkami:

- návěst Výzva k pohotovosti dá v případě potřeby v době pravidelného odjezdu (v případě zpoždění po ukončení nástupu a výstupu cestujících) strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla;
- návěst Souhlas k odjezdu musí člen vlakové čety nejbližší strojvedoucímu dávat z takového místa, aby strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla mohl tuto návěst zpozorovat;
- po obdržení návěstí Souhlas k odjezdu od člena vlakové čety, který je nejbližší k vedoucímu hnacímu vozidlu, strojvedoucí v případě, že tato návěst není dávana z vozidel, potvrdí její převzetí a dále postupuje podle ustanovení čl. 1301.”

Vnitřní předpis ČD D2, čl. 1301, kde je mimo jiné uvedeno:

„Před odjezdem vlaku s přepravou cestujících je určený člen doprovodu vlaku povinen nejpozději v době, kdy je dávana návěst Výzva k pohotovosti, vyzvat cestující, aby ukončili výstup a nástup do vlaku. U vozidel, kde je centrální zavírání dveří doplněno akustickou výstrahou, je určeným členem doprovodu vlaku strojvedoucí, v ostatních případech člen vlakové čety, kterému jsou vozy přiděleny. Výzva musí být provedena technickým zařízením, pískáním nebo ústním upozorněním. Podrobnosti a případné odchylky může stanovit vnitřní předpis pro přepravu cestujících.

Návěst Souhlas k odjezdu smějí členové vlakové čety dát, je-li nástupiště umístěno na rovném úseku trati nebo na vnitřním oblouku, až když nastoupí na stupátka vozů nebo do dveří vozů ovládaných ze stanoviště strojvedoucího. Tuto návěst nesmí dávat z oken vozidel, kromě oken služebního oddílu. Strojvedoucí musí očekávat pokyny na té straně, na které lze dávat těchto pokynů předpokládat, i když sám má své stanoviště na opačné straně. Uvést vlak do pohybu smí jen po obdržení pokynů pro odjezd.”

Vnitřní předpis ČD V2 „PŘEDPIS pro lokomotivní čety“, schválený dne 08. 01.1998, pod č. j.: 60 796/97-O18, v platném znění (dále jen předpis ČD V2), čl. 5, kde je uvedeno:

„Lokomotivní četa, tj. jeden nebo dva strojvedoucí nebo strojvedoucí a pomocník strojvedoucího, postupuje ve službě podle ustanovení platných předpisů a příkazů nadřízených. Nadřízeným

je zaměstnanec, který trvale nebo přechodně řídí, organizuje a kontroluje práci lokomotivní čety a je za její práci zodpovědný.

Bezprostředním nadřízeným (funkčně nejbližším nadřízeným) strojvedoucího je stroj mistr domovského DKV, přímými nadřízenými (nadřízenými, jimž je strojvedoucí v rámci své pracovní činnosti podřízen) jsou kontroloři vozby kteréhokoliv DKV, technici provozu kolejových vozidel a jejich nadřízení zaměstnanci z domovského DKV a dále zaměstnanci řídicí drážní dopravu.”

Vnitřní předpis ČD V2, čl. 23 písm. c) a k), kde je mimo jiné uvedeno:

„Lokomotivní četa je zejména povinna:

c) **pozorovat za jízdy vlaku nebo za posunu trať a kolejiště včetně trakčního vedení a řídit se návěstmi,**

k) *dbát všech příkazů a nařízení, jež jsou obsažena v ustanoveních předpisů, ve vyhláškách a rozkazech.*”

Vnitřní předpis ČD V2, čl. 91, kde je mimo jiné uvedeno:

„Strojvedoucí je zejména povinen:

a) **vést vlak tak, aby nebyla narušena bezpečnost železničního provozu a byl dodržen jízdní řád,**

d) **nepřekročit nejvyšší dovolenou rychlost vlaku.**”

Vnitřní předpis ČD V 15/I Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel, schválený dne 06. 08. 1997, pod č. j.: 58.624/1997-18, v platném znění (dále jen předpis ČD V 15/I), čl. 244, kde je uvedeno:

„Zpráva o brzdění se sepisuje v každém případě, kdy byla vykonána ÚZB (viz však čl. 230) a doplňuje v případech, kdy je nutno provést nový výpočet skutečného brzdícího procenta vlaku. ... Zpráva o brzdění se doplňuje i ve stanovených případech po vykonání JZB, změnil-li se na vlaku hodnoty pro stanovení skutečného brzdícího procenta vlaku. Zpráva o brzdění se doplňuje také vždy, když dojde ke změně polohy přestavovače G-P, P-R, P-R-R+Mg, G-P-R, P-L, P-1/2 L-L, a to byť i jen u jediného vozidla vlaku.”

„STANIČNÍ ŘÁD ŽELEZNIČNÍ STANICE PASKOV”, schválený pod č. j.: 180/02-DK, dne 21. 05. 2002, s účinností od 01. 07. 2002, ve znění „Změna čís. 1” schválené dne 31. 05. 2005, pod č. j.: 158/KNOP, s účinností od 15. 07. 2005 (dále jen STANIČNÍ ŘÁD ŽELEZNIČNÍ STANICE PASKOV), čl. 77, kde je mimo jiné uvedeno:

„Při správné činnosti staničního reléového zabezpečovacího zařízení provádí přípravu vlakové cesty obsluhou tohoto zařízení.“;

STANIČNÍ ŘÁD ŽELEZNIČNÍ STANICE PASKOV, čl. 79, kde je mimo jiné uvedeno:

„Vlaky s přepravou cestujících musí zastavit u zvýšeného ostrovního nástupiště tak, aby byl zajištěn bezpečný nástup a výstup cestujících a uvolněn přechod pro výpravčího přes první kolej.“;

„Rozkaz vrchního přednosty uzlové železniční stanice Ostrava k ZDD č. 1/2008 k SŘ Paskov”, s účinností od 15. 06. 2008, čl. 80, kde je mimo jiné uvedeno:

„V železniční stanici Paskov dává výpravčí doprovodu vlaku příkaz k výpravě vlaku postavením odjezdového návěstidla na návěst dovolující jízdu u všech vlaků s přepravou cestujících.“

### 3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Zdravotní způsobilost zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce je posuzována ve smyslu ustanovení vyhlášky č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů.

Požadavky na odbornou způsobilost zaměstnanců SŽDC, s. o., včetně způsobu jejího prosazování, jsou stanoveny vnitřním předpisem provozovatele dráhy SŽDC Zam1 „Předpis o odborné způsobilosti zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“, schválený dne 30. 06. 2008, pod č. j.: 23138/08-OKS, s účinností od 01. 07. 2008 v platném znění.

Požadavky na odbornou způsobilost zaměstnanců ČD, a. s., včetně způsobu jejího prosazování, jsou stanoveny vnitřním předpisem dopravce „ČD Ok 2 VÝCVIKOVÝ A ZKUŠEBNÍ ŘÁD ČESKÝCH DRAH, a. s.“, schválený dne 07. 12. 2005, pod č. j.: 61773/05-O10, s účinností od 01. 01. 2006, v platném znění. V případě dopravce ČD, a. s., je organizace školení a zkoušek dále specifikována opatřením „Opatření ředitele odboru lidských zdrojů a ředitele odboru technologie a organizace dopravy k organizaci školení a zkoušek v ČD ,a. s.“ vydaným, dne 25. 06. 2008, pod č. j.: 1620/2008 ŘTOD-O13/22, s účinností od 01. 07. 2008. Předmětné opatření platí do schválení interní normy nahrazující předpis ČD Ok 2.

Podmínku způsobilosti k řízení drážního vozidla stanoví § 45 zákona č. 266/1994 Sb.

Strojvedoucí vlaku Os 3101 je držitelem platného „Průkazu způsobilosti“ k řízení drážních vozidel, ev. č. 503829, pro druh hnacího vozidla M, kategorii železniční dráhy „C“, vydaný Drážním úřadem Praha, dne 27. 03. 2008, s platností do 27. 03. 2018.

Strojvedoucí vlaku Os 3116 je držitelem platného „Průkazu způsobilosti“ k řízení drážních vozidel, ev. č. 503824, pro druh hnacího vozidla M, kategorii železniční dráhy „C“, vydaný Drážním úřadem Praha, dne 19. 03. 2008, s platností do 19. 03. 2018.

V době vzniku předmětné MU byli všichni na MU zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy i dopravce odborně způsobilí k výkonu zastávané funkce. Dokumenty dokládající odbornou způsobilost všech zúčastněných osob jsou součástí spisu MU.

### 3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy byly před vznikem MU provozovatelem dráhy, ve smyslu § 26 odst. 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen vyhláška č. 177/1995 Sb.), prováděny níže uvedené prohlídky a měření staveb drah:

- obchůzka trati: provedena dne 16. 02. 2009 v době od 07:45 h do 08:45 h, viz Služební knížka mistra trati, Správy tratí Český Těšín;
- kontrolní jízda na HDV: provedena dne 16. 02. 2009, viz zápis v knize „KNIHA KONTROL A ČINNOSTÍ VEDOUcíHO PROVOZní JEDNOTKY TO FRýDEK-MíSTEK“;
- měření rozchodu, vzájemné výškové polohy a sklonu kolejnicových pásů kolejí a výhybek, včetně měření směru zařízení s kontinuálním záznamem: provedeno dne 15. 10. 2008, viz tištěný a grafický výpis závad z jízdy měřícího vozu po traťové koleji Paskov – Vratimov;
- prohlídka výhybek: provedena dne 03. 02. 2009, viz zápis v knize č. 3 žst. Paskov – Kniha příhod (přehlídek);
- komplexní prohlídka trati: provedena ve dnech 14. – 20. 04. 2008, viz zápis „Komplexní prohlídka tratí v obvodu Provozního střediska traťového okrsku Frýdek-Místek“;
- prohlídka sdělovacího a zabezpečovacího zařízení: provedena dne 03. 02. 2009, viz zápis „Záznamník poruch sdělovacího a zabezpečovacího zařízení“ žst. Paskov;

- komplexní prohlídka PZZ PZS AŽD 71 v km 13,580 mezi žst. Vratimov a žst. Paskov (pětiletá prohlídka): provedena dne 07. 05. 2004; viz „ZÁPIS z pětileté technické prohlídky“, pod č. j.: 902/2004/SSZT;
- komplexní prohlídka SZZ RZZ AŽD 71 v žst. Paskov (pětiletá prohlídka): provedena dne 23. 04. a 30. 05. 2004; viz „ZÁPIS z pětileté technické prohlídky“, pod č. j.: 862/2004/SSZT.

V dopravní kanceláři žst. Paskov byla poslední denní kontrola před vznikem MU vykonána dne 02. 02. 2009 dozorčím provozu PO Ostrava. Poslední běžná kontrola byla vykonána dne 12. 02. 2009 dozorčím provozu PO Ostrava. V obou případech bez zjištění závad.

Poslední prohlídka na záznamovém zařízení ReDat žst. Paskov byla provedena dne 24. 11. 2008 s výsledkem „Zařízení bez závad schopno provozu“, viz dokument „Vyjádření o stavu zařízení TRS a ReDat v žst. Paskov dne 16. 2. 2009.“, č. j.: 1-795/2009/DI ze dne 30. 03. 2009.

Poslední prohlídka na rádiovém zařízení TRS ZR47 v. č. 405 žst. Paskov byla provedena dne 30. 09. 2008 s výsledkem „Zařízení bez závad schopno provozu“, viz dokument „Vyjádření o stavu zařízení TRS a ReDat v žst. Paskov dne 16. 2. 2009.“, č. j.: 1-795/2009/DI, ze dne 30. 03. 2009.

Poslední kontrola strojvedoucího vlaku Os 3101 byla provedena kontrolorem vozby DKV Olomouc, PJ Valašské Meziříčí, dne 08. 01. 2009, bez zjištění závad.

Poslední kontrola strojvedoucího vlaku Os 3116 byla provedena kontrolorem vozby DKV Olomouc, PJ Bohumín, dne 03. 02. 2009, bez zjištění závad.

### **3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty**

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí, je SŽDC, s. o., se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 - Nové Město, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí, je SŽDC, s. o., se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 - Nové Město, PSČ 110 00, na základě Úředního povolení vydaného Drážním úřadem Praha dne 29. 05. 2008 pod č. j.: 3-4277/07-DÚ/Le-DÚ/O-SI (ev. č. ÚP/2008/9002).

Provozovatelem drážní dopravy jsou ČD, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222 Praha 1, PSČ 110 15, na základě Licence k provozování drážní dopravy, č. j.: 1- 57/96-DÚ/O-Bp, ev. č.: L/1996/5000 udělené Drážním úřadem Praha dne 21. 05. 1996, a „SMLOUVA číslo 001/05 o přístupu na železniční dopravní cestu celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu“, ve znění dodatků č. 1 až 6 v platném znění, uzavřené mezi smluvními stranami, SŽDC, s. o., a ČD, a. s., dne 31. 10. 2005 a „SMLOUVA číslo 001/08 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky“, ve znění dodatku č. 1 v platném znění, uzavřené mezi smluvními stranami, SŽDC, s. o., a ČD, a. s., dne 01. 07. 2008, s platností od 01. 07. 2008.

## **3.3 Právní a jiná úprava**

### **3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy**

- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění pozdějších předpisů;

- vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách;
- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

### 3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy

- vnitřní předpis ČD D1 „PŘEDPIS PRO POUŽÍVÁNÍ NÁVĚSTÍ PŘI ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený dne 15. 04. 1997, pod č. j.: 55216/97-O11, v platném znění;
- vnitřní předpis ČD D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený dne 13. 03. 1997, pod č. j.: 55079/97-O11, v platném znění;
- vnitřní předpis ČD D 17 „PŘEDPIS pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, schválený dne 31. 10. 2006, pod č. j.: 70 778/2006, v platném znění;
- vnitřní předpis ČD Ok 2 „VÝCVIKOVÝ A ZKUŠEBNÍ ŘÁD ČESKÝCH DRAH, a. s.“, schválený dne 07. 12. 2005, pod č. j.: 61773/05 – O10, v platném znění;
- „Opatření ředitele odboru lidských zdrojů a ředitele odboru technologie a organizace dopravy k organizaci školení a zkoušek v ČD „a.s.“ vydané dne 25. 06. 2008, pod č. j.: 1620/2008 ŘTOD-O13/22 s účinností od 01. 07. 2008. Předmětné opatření platí do schválení interní normy nahrazující předpis ČD Ok 2;
- vnitřní předpis ČD V2 „PŘEDPIS pro lokomotivní čety“, schválený dne 08. 01. 1998, pod č. j.: 60 796/97-O18, v platném znění;
- vnitřní předpis ČD V 15/I „Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel“, schválený dne 06. 08. 1997, pod č. j.: 58.624/1997-18, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1 „PŘEDPIS PRO POUŽÍVÁNÍ NÁVĚSTÍ PŘI ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený dne 15. 04. 1997, pod č. j.: 55216/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Převravního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. 07. 2008 [dále jen SŽDC (ČD) D1];
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený dne 13. 03. 1997, pod č. j.: 55079/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Převravního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. 07. 2008 [dále jen SŽDC (ČD) D2];
- vnitřní předpis SŽDC Dp 17 „Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, schválený dne 27. 06. 2008, pod č. j.: 22957/08-OKS, s účinností od 01. 07. 2008, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC Dp 17 – 1 „Prováděcí nařízení k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, schválený dne 27. 06. 2008, pod č. j.: 22958/08-OKS, s účinností od 01. 07. 2008, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC Zam1 „Předpis o odborné způsobilosti zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“, schválený dne 30. 06. 2008, pod č. j.: 23138/08-OKS, s účinností od 01. 07. 2008, v platném znění;

- vnitřní předpis SŽDC (ČD) Z 1 „PŘEDPIS PRO OBSLUHU STANIČNÍCH A TRAŤOVÝCH ZABEZPEČOVACÍCH ZAŘÍZENÍ“, schválený dne 26. 03. 2007, pod č. j.: 56 704/2007, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Převravního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. 07. 2008;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) Z11 „PŘEDPIS PRO OBSLUHU RÁDIOVÝCH ZAŘÍZENÍ“, schválený dne 16. 11. 2000, pod č. j.: 55962/2000-O11, s účinností od 01. 04. 2001, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Převravního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. 07. 2008;
- Výnos č. 1 k předpisům SŽDC (ČD) D1, SŽDC (ČD) D2, SŽDC (ČD) D2/2, SŽDC (ČD) D3, SŽDC (ČD) D40, SŽDC (ČD) D41, SŽDC (ČD) D46, SŽDC (ČD) D110/T110, SŽDC (ČD) Z1, SŽDC (ČD) Z2 a SŽDC (ČD) Z11, č. j.: 30714/08 - OŘ, s účinností od 01. 10. 2008;
- Výnos č. 2 k předpisům SŽDC (ČD) D1, SŽDC (ČD) D2, SŽDC (ČD) D2/2, SŽDC (ČD) D3, SŽDC (ČD) D46, SŽDC (ČD) D110/T110, SŽDC (ČD) Z1 a SŽDC (ČD) Z2, č. j.: 824/09 - OŘ, s účinností od 01. 02. 2009;
- „STANIČNÍ ŘÁD ŽELEZNIČNÍ STANICE PASKOV“, schválený dne 21. 05. 2002, pod č. j.: 180/02-DK, s účinností od 01. 07. 2002, v platném znění;
- „Rozkaz vrchního přednosty uzlové železniční stanice Ostrava k ZDD č. 1/2008 k SŘ Paskov“, s účinností od 15. 06. 2008;
- TNŽ 34 2620 Železniční zabezpečovací zařízení staniční a traťové zabezpečovací zařízení, v platném znění.

### 3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

#### 3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

Žst. Paskov je obsazena výpravčím, který organizuje a řídí drážní dopravu v obvodu žst. Paskov a přilehlých mezistaničních úsecích Paskov – Lískovec u Frýdku a Paskov – Vratimov. Výprava vlaků s přepravou cestujících, které stojí (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru pro výstup a nástup cestujících, je prováděna ve smyslu technologických postupů provozovatele dráhy, obsažených v čl. 505 a 502 předpisu SŽDC (ČD) D2, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu.

Žst. Paskov je vybavena SZZ 3. kategorie, dle TNŽ 34 2620, reléovým SZZ, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajištění bezpečnosti drážní dopravy, cestového systému typu RZZ AŽD 71 s kolejovými obvody KO 43 s napájecí frekvencí 275 Hz a přijímači DSŠ-12S, které je umístěno v dopravní kanceláři žst. Paskov. Návěstidla v obvodu stanice jsou světelná typu AŽD 70, výhybky jsou opatřeny elektromotorickými přestavníky s třífázovými motory typu EP 600. Staniční kolej č. 1 je ve směru jízdy vlaku Os 3101, tj. od žst. Lískovec u Frýdku, rozdělena v km 14,686 na dva úseky cestovým návěstidlem Sc1.

SZZ žst. Paskov není vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat. Automaticky je zaznamenáváno pouze udělení traťového souhlasu pro jízdy vlaků mezi žst. Paskov a Vratimov, a to záznamovým zařízením SZZ sousední žst. Vratimov.

V době vzniku MU bylo SZZ žst. Paskov v provozuschopném stavu a vykazovalo správnou činnost. Poslední porucha je v knize „Záznamník poruch sdělovacího a zabezpečovacího zařízení“ evidována dne 05. 02. 2009 (poruchová hlášenka č. 6), kdy došlo ke spálení žárovky červeného světla vjezdového návěstidla S. Porucha byla odborně způsobilou osobou odstraněna dne 05. 02. 2009. Výše uvedené skutečnosti jsou dokladovány dokumentem „Záznamník poruch sdělovacího a zabezpečovacího zařízení“ žst. Paskov. Předmětný dokument je součástí spisu MU.

Mezistaniční úsek Paskov – Lískovec u Frýdku je tvořen dvěma prostorovými oddíly, vybaven TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 automatickým hradlem typu AH 83. Kontrolní a ovládací prvky pro předání traťového souhlasu jsou umístěny v žst. Paskov a žst. Lískovec u Frýdku.

Mezistaniční úsek Vratimov – Paskov je tvořen dvěma prostorovými oddíly, vybaven TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 automatickým hradlem typu AH 83. Kontrolní a ovládací prvky pro předání traťového souhlasu jsou umístěny v žst. Paskov a žst. Vratimov. Hlášení předvídaných odjezdů v uvedených úsecích je prováděno pomocí EDD.

TZZ mezistaničního úseku Paskov – Vratimov není vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat. Automaticky je zaznamenáváno pouze udělení traťového souhlasu pro jízdy vlaků, a to záznamovým zařízením SZZ žst. Vratimov.

Žst. Vratimov je vybavena SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, elektronickým stavědlem, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajištění bezpečnosti drážní dopravy, typu ESA 11, které je umístěno v dopravní kanceláři žst. Vratimov. SZZ v žst. Vratimov bylo v době vzniku MU v provozuschopném stavu a vykazovalo správnou činnost.

Komunikace vedená komunikačními prostředky žst. Paskov, po telefonních linkách, radiových sítích přilehlých žst. a přilehlých traťových úseků zaznamenává a archivuje univerzální digitální záznamové zařízení ReDat 3, výrobní číslo 052 (typ 110-2A000X0X), umístěné v žst. Paskov.

### 3.4.2 Součásti dráhy

SZZ žst. Paskov typu RZZ AŽD 71, druh SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajištění bezpečnosti drážní dopravy, má platný PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI URČENÉHO TECHNICKÉHO ZAŘÍZENÍ, ev. č. PZ 6655/96-E.42, vydaný Drážním úřadem dne 05. 08. 1996, s platností prodlouženou do 03. 05. 2009. Aktivní zásah do řízení vlaku v případě selhání nebo omylu strojvedoucího neumožňuje.

Informace o návěstech hlavních návěstidel není v žst. Paskov na vedoucí drážní vozidlo přenášena.

V žst. Paskov je v km 14,686, tj. 792 m před odjezdovým návěstidlem S1, vpravo přímo u staniční koleje č. 1 situováno cestové návěstidlo Sc1, platné jen pro staniční kolej č. 1. Cestové návěstidlo svými návěstními znaky jízdu vlaku buď zakazuje, nebo dovoluje a předvěští návěst odjezdového návěstidla S1.

Mezi staničními kolejemi č. 1 a 2 se nachází ostrovní nástupiště, u kterého v km 14,450, tj. 556 m před úrovní odjezdového návěstidla S1, zastavil vlak Os 3101, tj. 18 m před služebním úrovňovým přechodem, v úrovni dopravní kanceláře. Staniční kolej č. 1, ve směru jízdy vlaku Os 3101, za ostrovním nástupištěm v km 14,378, tj. 484 m před úrovní odjezdového návěstidla S1, přechází do levotočivého oblouku o poloměru  $r = 600$  m. V km 13,964, tj. 70 m před úrovní odjezdového návěstidla S1, končí levotočivý oblouk a začíná přímý úsek koleje. V km 13,894 je vpravo přímo u staniční koleje č. 1 situováno odjezdové návěstidlo S1, platné jen pro staniční kolej č. 1.

Dne 20. 03. 2009 vykonala DI, za přítomnosti dopravce ČD, a. s., v žst. Paskov ověření viditelnosti návěsti „Stůj“ odjezdového návěstidla S1 ze stanoviště strojvedoucího HDV řady 842, jedoucího k návěstidlu po staniční koleji č. 1. Přímá viditelnost návěsti „Stůj“ odjezdového návěstidla S1, vzhledem ke směrovým poměrům byla zjištěna 333,55 m, vzdálenost v ose staniční koleje č. 1 byla zjištěna 338 m, viz „Z Á P I S o provedení ověření viditelnosti“, č. j.: 1-576/2009/DI-1, ze dne 20. 03. 2009, který je součástí spisu MU. Vzdálenost 338 m při rychlosti 40 km.h<sup>-1</sup> (nejvyšší dovolená rychlost vlaku Os 3101 při jízdě k odjezdovému návěstidlu S1, kdy strojvedoucí nemohl pohledem bezpečně zjistit, zda odjezdové návěstidlo S1 dovoluje odjezd vlaku) ujede drážní vozidlo za 30,4 s. Vzdálenost 338 m při traťové rychlosti 80 km.h<sup>-1</sup> (nejvyšší dovolená rychlost vlaku Os 3101 při jízdě k odjezdovému návěstidlu S1 v situaci, kdy by strojvedoucí mohl bezpečně zjistit, že odjezdové návěstidlo S1 dovoluje odjezd vlaku, např. z návěsti předcházejícího hlavního návěstidla Sc1) ujede drážní vozidlo za 15,2 s.



Z uvedeného vyplývá, že viditelnost návěsti „Stůj“ odjezdového návěstidla S1 žst. Paskov byla v souladu s § 7 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Ze stojícího vedoucího drážního vozidla řady 842 byla viditelnost návěsti „Stůj“ odjezdového návěstidla S1 žst. Paskov **větší jak stanovená minimální vzdálenost 100 m** a z vedoucího drážního vozidla řady 842 jedoucího nejvyšší dovolenou rychlostí **větší jak stanovená doba viditelnosti 12 s**.

PZZ železničního přejezdu v km 13,580, situovaného na vratimovském záhlaví žst. Paskov, typu AŽD 71, druh PZS 3SBI dle ČSN 34 2650, má platný PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI URČENÉHO TECHNICKÉHO ZAŘÍZENÍ, ev. č. PZ 1620/96-E.42, vydaný Drážním úřadem dne 02. 04. 1996, s platností prodlouženou do 10. 05. 2009.

SZZ žst. Vratimov typu ESA 11, druh SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajištění bezpečnosti drážní dopravy, má platný PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI URČENÉHO TECHNICKÉHO ZAŘÍZENÍ, ev. č. PZ 1901/03-E.42, vydaný Drážním úřadem dne 14. 08. 2003, s platností prodlouženou na dobu neurčitou.

SZZ žst. Vratimov je vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat. Analýzou dat archivovaných technologickými a zadávacími počítači ESA 11 v žst. Vratimov a analýzou dat zaznamenaných EDD žst. Paskov, viz dokument „Rozbor záznamu archivu TPC 3 SZZ ESA 11 v ŽST Vratimov ze dne 16.2.2009“, č. j.: 1-498/2009/DI, ze dne 03. 03. 2009, bylo zjištěno:

- 08:18:38 h udělen traťový souhlas pro jízdy vlaků z žst. Vratimov do žst. Paskov;
- 08:19 h odjezd vlaku Pn 69150 z žst. Vratimov ze staniční koleje č. 2 do žst. Paskov s průjezdem v žst. Paskov v 08:23 h po staniční koleji č. 1;
- 08:53 h průjezd vlaku Sp 1639 z žst. Vratimov po staniční koleji č. 2 do žst. Paskov s průjezdem v žst. Paskov v 08:57 h po staniční koleji č. 1;
- 09:01:44 h postavena vlaková cesta (rozsvícení návěsti „Volno“ na odjezdovém návěstidle L1) z žst. Vratimov, staniční koleje č. 1, do žst. Paskov na traťovou kolej mezistaničního úseku Vratimov – Paskov pro vlak Os 3116;
- 09:05:41 h obsazení kolejového obvodu V12-15 výhybek č. 12-15 vlakem Os 3116 v žst. Vratimov;
- 09:05:42 h rozsvícení návěsti „Stůj“ na odjezdovém návěstidle L1, ovlivněné jízdou vlaku Os 3116;
- 09:06:07 h odjezd vlaku Os 3116 na traťovou kolej Vratimov – Paskov.

Z výše uvedeného vyplývá, že v době vzniku MU byl **traťový souhlas udělen pro jízdy vlaků z žst. Vratimov do žst. Paskov**, a to od 08:18:38 h, kdy ve směru z žst. Vratimov do žst. Paskov jely vlaky Pn 69150, Sp 1639 a Os 3116.

TZZ traťového úseku Vratimov – Paskov typu AH 83, druh TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2630, má platný PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI URČENÉHO TECHNICKÉHO ZAŘÍZENÍ, ev. č. PZ 1618/96-E.42, vydaný Drážním úřadem dne 02. 04. 1996, s platností prodlouženou do 30. 05. 2010. Aktivní zásah do řízení vlaku v případě selhání nebo omylu strojvedoucího neumožňuje.

Informace o návěstech hlavních návěstidel a předvěstí není v traťovém úseku Vratimov – Paskov na vedoucí drážní vozidlo přenášena.

### 3.4.3 Komunikační prostředky

V souvislosti se vznikem MU byly použity následující komunikační prostředky:

- služební telefonní spojení, traťový telefonní okruh Vratimov – Paskov, použitý výpravčími žst. Paskov a žst. Vratimov před vznikem MU pro zjištění výše zpoždění vlaku Os 3101;
- EDD žst. Vratimov, žst. Paskov a žst. Lískovec u Frýdku, použitý pro hlášení předvídaných odjezdů vlaků Os 3101 a Os 3116;

- základnová radiostanice ZR 47 TRS (v. č. 405) umístěná v dopravní kanceláři žst. Paskov, použitá výpravčím žst. Paskov při pokusu o navázání spojení se strojvedoucími vlaku Os 3101 a vlaku Os 3116;
- mobilní telefon obsluhy vlaku Os 3101, použitý k oznámení vzniku MU na linku 155;
- mobilní telefon obsluhy vlaku Os 3116, použitý k oznámení vzniku MU výpravčímu žst. Frýdek-Místek;
- automatická telefonní ústředna s přímou volbou do služební telefonní sítě, kterou výpravčí žst. Frýdek-Místek předal výpravčímu žst. Paskov informaci o vzniku MU, již obdržel prostřednictvím mobilního telefonu od doprovodu vlaku Os 3116.

### 3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV typu motorový vůz 1435 (1A)(A1) 2x212 kW, řady 842.019-2, jedoucí v čele vlaku Os 3101, má platný PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI DRÁŽNÍHO VOZIDLA, ev. č. PZ 7856/01-V.22, vydaný Drážním úřadem dne 09. 02. 2001. Poslední pravidelná technická kontrola, před vznikem MU, byla v souladu s § 44 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., provedena dne 25. 09. 2008, s platností do 25. 03. 2009.

HDV 842.019-2 bylo v době vzniku MU vybaveno záznamovým zařízením s mechanickým záznamem dat, mechanickým rychloměrem typu METRA, ev. č. 76014, s rozsahem rychlostní stupnice do 120 km.h<sup>-1</sup>. Jednotlivé veličiny byly zaznamenávány na rychloměrový proužek s uhlíkovou vrstvou, typu KAPS - COMM - ČESKÝ KRUMLOV, s rozsahem rychlostní stupnice do 120 km.h<sup>-1</sup>.

Z podnětu DI byla Vysokou školou Báňskou – Technickou univerzitou Ostrava, Fakultou strojní, Institutem dopravy, vyhotovena analýza jízdy vlaku Os 3101, obsažená v dokumentu „Analýza jízdy vlaku“, č. j.: 1-1444/2009-DI, ze dne 13. 07. 2009. Analýzou jízdy vlaku Os 3101 bylo mimo jiné zjištěno:

- po rozjezdu z místa posledního zastavení v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících v žst. Paskov, v km 14,450, tj. 18 m před služebním přechodem v úrovni dopravní kanceláře, byla rychlost 40 km.h<sup>-1</sup> dosažena na dráze 145 m, tj. v km 14,305;
- rychlost vlaku v km 14,232, tj. v místě, ze kterého bylo ze stanoviště strojvedoucího HDV řady 842 vidět návěst „Stůj“ odjezdového návěstidla S1 žst. Paskov, činila 44,6 km.h<sup>-1</sup>;
- rychlost vlaku při průjezdu kolem odjezdového návěstidla S1 žst. Paskov, nacházejícího se v km 13,894, byla 59,8 km.h<sup>-1</sup>;
- rozjezd vlaku Os 3101 byl ukončen v km 13,628, tj. 822 m od místa rozjezdu, 266 m za úrovní odjezdového návěstidla S1 a 24 m před hrotem výhybky č. 1. Plynulým rozjezdem byla dosažena rychlost 66,0 km.h<sup>-1</sup>;
- následuje plynulé snížení rychlosti, na dráze 111 m, na hodnotu 59,2 km.h<sup>-1</sup>, s hodnotou středního zpomalení -0,23 m.s<sup>-2</sup>. Tato rychlost byla dosažena v km 13,517;
- od km 13,517 do km 13,459, tj. na dráze 58 m, byla rychlost jízdy intenzívním brzděním snížena na hodnotu 41,7 km.h<sup>-1</sup>, s hodnotou středního zpomalení -1,33 m.s<sup>-2</sup>;
- rychlost vlaku Os 3101 v okamžiku srážky byla 41,7 km.h<sup>-1</sup>;
- teoretická zábrzdňá dráha vlaku Os 3101, vypočtená dle Části 1 ČSN EN 13452-1 Železniční aplikace – Brzdění – Brzdové systémy pro hromadnou dopravu, pro brzdu vozidel příměstské dopravy a záchranné brzdění Z3, z rychlosti 40 km.h<sup>-1</sup>, by činila 83,9 m;
- teoretická zábrzdňá dráha vlaku Os 3101, vypočtená dle Části 1 ČSN EN 13452-1 Železniční aplikace – Brzdění – Brzdové systémy pro hromadnou dopravu, pro brzdu vozidel příměstské dopravy a záchranné brzdění Z3, z rychlosti 44,6 km.h<sup>-1</sup>, tj. rychlosti vlaku v místě viditelnosti návěsti „Stůj“ odjezdového návěstidla S1 ze stanoviště strojvedoucího vlaku Os 3101, by činila 101 m;

- mobilní část vlakového zabezpečovače byla v průběhu jízdy vlaku Os 3101 zapnuta a po celou dobu jízdy strojvedoucím tlačítkem bdělosti řádně obsluhována.

HDV 842.019-2 je vybaveno mobilní částí vlakového zabezpečovače typu LS 4, který při pravidelné obsluze tlačítkem bdělosti strojvedoucím aktivní zásah do řízení vlaku v případě selhání nebo omylu strojvedoucího neumožňuje.

HDV typu motorová lokomotiva 1435 Bo'Bo' 1472 kW, řady 754.040-4, jedoucí v čele vlaku Os 3116, má platný PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI DRÁŽNÍHO VOZIDLA, ev. č. PZ 5137/03-V.20, vydaný Drážním úřadem dne 14. 11. 2003. Poslední pravidelná technická kontrola, před vznikem MU, byla v souladu s § 44 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., provedena dne 30. 12. 2008, s platností do 30. 06. 2009.

HDV 754.040-4 bylo v době vzniku MU vybaveno záznamovým zařízením s mechanickým záznamem dat, mechanickým rychloměrem typu Hasler Bern, ev. č. B08362, s rozsahem rychlostní stupnice do 150 km.h<sup>-1</sup>. Jednotlivé veličiny byly zaznamenávány na rychloměrový proužek s uhlíkovou vrstvou, typu KAPS - COMM - ČESKÝ KRUMLOV, s rozsahem rychlostní stupnice do 150 km.h<sup>-1</sup>.

Z dat zaznamenaných mechanickým rychloměrem bylo mimo jiné zjištěno:

- rozjezd vlaku z místa posledního zastavení (žst. Vratimov) v čase 09:04 h;
- plynulým rozjezdem na dráze 1510 m byla dosažena rychlost 72 km.h<sup>-1</sup>;
- následuje jízda konstantní rychlostí 72 km.h<sup>-1</sup>, na dráze 960 m;
- dále je, na dráze 340 m, zaznamenáno plynulé snížení rychlosti jízdou výběhem na hodnotu rychlosti 63 km.h<sup>-1</sup>;
- z rychlosti 63 km.h<sup>-1</sup> byla provozním brzděním, na dráze 320 m, rychlost vlaku snížena na hodnotu 39 km.h<sup>-1</sup>;
- následuje strmý pokles rychlosti z hodnoty 39 km.h<sup>-1</sup> až do úplného zastavení, a to na dráze 60 m, odpovídající zavedení rychločinného brzdění. Vlak v době srážky stál;
- mobilní část vlakového zabezpečovače byla v průběhu jízdy vlaku Os 3116 zapnuta a po celou dobu jízdy strojvedoucím řádně obsluhována.

### 3.5 Dokumentace o provozním systému

#### 3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy

V době vzniku MU bylo SZZ žst. Paskov v provozuschopném stavu a vykazovalo správnou činnost. Poslední porucha je v knize „Záznamník poruch sdělovacího a zabezpečovacího zařízení“ evidována dne 05. 02. 2009 (záznam č. 6), kdy došlo ke spálení žárovky červeného světla na vjezdovém návěstidle S. Porucha byla odstraněna odborně způsobilou osobou provozovatele dráhy dne 05. 02. 2009. Výše uvedené skutečnosti jsou dokladovány v knize „Záznamník poruch sdělovacího a zabezpečovacího zařízení“. Kopie vybraných listů předmětné knihy jsou nedílnou součástí spisu MU.

SZZ žst. Paskov není vybaveno automatickým záznamovým zařízením. Záznamy o řízení drážní dopravy jsou vedeny pomocí EDD. Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- v 08:57 h po staniční koleji č. 1 je zaznamenán průjezd vlaku Sp 1639 ve směru od žst. Vratimov do žst. Lískovec u Frýdku;
- předvídaný odjezd vlaku Os 3101 ze žst. Lískovec u Frýdku v 09:02 h;
- skutečný odjezd vlaku Os 3101 ze žst. Lískovec u Frýdku v 09:01 h;
- předvídaný odjezd vlaku Os 3116 ze žst. Vratimov v 09:03 h.

Výpravčí žst. Paskov po obdržení předvídaného odjezdu vlaku Os 3101 ze žst. Lískovec u Frýdku provedl normální obsluhou SZZ přípravu a postavení jízdní cesty pro vlak Os 3101 na staniční kolej č. 1, tzn. pohledem na indikační průsvitky staniční koleje č. 1 zjistil volnost staniční koleje č. 1, určil začátek jízdní cesty, stlačil počáteční třípolohové vratné tlačítko jízdní cesty umístěné na indikační desce SZZ u indikačního světla vjezdového návěstidla S, kde začínala vlaková cesta. Určil konec jízdní cesty, stlačil koncové třípolohové vratné tlačítko jízdní cesty, umístěné na staniční koleji č. 1 indikační desky SZZ. Obsluhou SZZ došlo k přestavení výhybek, závěru jízdní cesty na staniční kolej č. 1, k rozsvícení návěsti „Volno“ (zelené světlo) na vjezdovém návěstidle S a návěsti „Výstraha“ (žluté světlo) na cestovém návěstidle Sc1 dovolující jízdu vlaku Os 3101 až po úroveň odjezdového návěstidla S1 s návěstí „Stůj“ (červené světlo).

Výpravčí žst. Paskov po obdržení předvídaného odjezdu vlaku Os 3116 ze žst. Vratimov provedl normální obsluhou SZZ přípravu a postavení jízdní cesty pro vlak Os 3116 na staniční kolej č. 2, tzn. pohledem na indikační průsvitky staniční koleje č. 2 zjistil volnost staniční koleje č. 2, určil začátek jízdní cesty, stlačil počáteční třípolohové vratné tlačítko jízdní cesty umístěné na indikační desce SZZ u indikačního světla vjezdového návěstidla L, kde začínala vlaková cesta. Určil konec jízdní cesty, stlačil koncové třípolohové vratné tlačítko jízdní cesty, umístěné na staniční koleji č. 2 indikační desky SZZ. Obsluhou SZZ došlo k přestavení výhybek, závěru jízdní cesty na staniční kolej č. 2 a k rozsvícení návěsti „Rychlost 40 km.h<sup>-1</sup> a výstraha“ (žluté světlo, nad ním žluté světlo) na vjezdovém návěstidle L, dovolující jízdu vlaku Os 3116 až po úroveň odjezdového návěstidla L2 s návěstí „Stůj“ (červené světlo).

Vlak Os 3101 zastavil v prostoru pro výstup a nástup cestujících na staniční koleji č. 1. Po výstupu a nástupu cestujících a návěsti „Souhlas k odjezdu“, dané členem obsluhy vlaku, strojvedoucí v 09:04 h uvedl vlak do pohybu.

Výprava vlaků s přepravou cestujících, které stojí v prostoru pro výstup a nástup cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, včetně přivolávací návěsti, tj. ne návěsti „Odjezd“ danou výpravkou výpravčím, či ústním rozkazem, daným osobně výpravčím nebo ústním rozkazem, daným telekomunikačním zařízením výpravčím žst., je v českých zemích používána již od roku 1967, kdy byl tento způsob výpravy zaveden na traťovém úseku Plzeň jižní předměstí – Cheb. Od roku 1992 byl a je tento způsob výpravy vlaků s přepravou cestujících provozovatelem dráhy, kterým do 30. 06. 2008 byly ČD, a. s., a od 01. 07. 2008 je SŽDC, s. o., ve smyslu technologických postupů provozovatele dráhy, obsažených ve čl. 502 a 505 vnitřního předpisu ČD D2 / SŽDC (ČD) D2, dále rozšiřován. **Pro zavedení výpravy vlaků s přepravou cestujících, které stojí v prostoru pro výstup a nástup cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, včetně přivolávací návěsti, musí být v žst., dle provozovatele dráhy, splněna podmínka platnosti hlavních návěstidel jen pro jednu kolej nebo podmínka skupinového návěstidla doplněného indikátorem, ukazujícím číslo koleje, ze které je postavena vlaková cesta,** viz „Dožádání k mimořádné události - doplnění“ č. j.: 1-873/2009/DI-1 ze dne 12. 05. 2009.

Výprava vlaků s přepravou cestujících, které stojí v prostoru pro výstup a nástup cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, včetně přivolávací návěsti, byla v žst. Paskov provozovatelem dráhy zavedena rozhodnutím náměstka generálního ředitele Českých drah, a. s., pro provoz, pod č. j.: 2193/2008-O11, ze dne 28. 04. 2008, s platností od 15. 06. 2008, tj. od 2. změny jízdního řádu 2008/2009, viz dokument „Dožádání k mimořádné události“, č. j.: 1-873/2009/DI, ze dne 14. 04. 2009.

V čl. 505 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2 je pod písm. e) uvedeno:

- **„nemůže-li strojvedoucí před odjezdem pohledem bezpečně zjistit, že příslušné hlavní návěstidlo dovoluje odjezd, a nezjistil-li to ani z návěsti samostatné předvěsti (opakovací předvěsti), z návěsti předcházejících hlavního návěstidla, které je předvěstí příslušného hlavního návěstidla nebo dotazem u výpravčího, po provedení úkonů podle předpisu dopravce (pro postup doprovodu vlaku před uvedením vlaku do pohybu) uvede vlak do pohybu rychlostí nejvýše 40 km/h. Rychlost jízdy vlaku však musí upravit**

***tak, aby mohl bezpečně zastavit před návěstí „Stůj“ hlavního návěstidla. Rychlost smí strojvedoucí zvyšovat, až když bezpečně zjistí, že příslušné hlavní návěstidlo dovoluje odjezd vlaku vyšší rychlostí.”***

Ve smyslu uvedeného, nemůže-li před odjezdem vlaku strojvedoucí pohledem bezpečně zjistit, zda příslušné hlavní návěstidlo dovoluje odjezd, a nezjistil-li to ani z návěstí samostatné předvěsti (opakovací předvěsti), z návěstí předcházejícího hlavního návěstidla, které je předvěstí příslušného hlavního návěstidla, **je na uvážení strojvedoucího, zda se před uvedením vlaku do pohybu dotáže výpravčího**, má-li tuto možnost, **zda příslušné hlavní návěstidlo dovoluje odjezd**, viz dokument „Gestorský výklad“, č. j.: 1-690/2009/DI, ze dne 23. 03. 2009. **Strojvedoucí vlaku Os 3101, dne 16. 02. 2009, v žst. Paskov, možnost dotazu na výpravčího žst. Paskov prostřednictvím TRS, zda odjezdové návěstidlo S1 dovoluje odjezd, nevyužil**, viz bod 3.5.2.

### **3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení**

Rozbor dat zaznamenaných a archivovaných univerzálním digitálním záznamovým zařízením ReDat 3, vyr. č. 052 (typ 110-2A000X0X), umístěného v žst. Paskov, viz dokument „Rozbor ze záznamového zařízení ReDat v ŽST Paskov“, č. j.: 1-462/2009/DI, ze dne 26. 02. 2009, obsahuje pouze výměnu informací mezi výpravčími žst. Paskov a žst. Vratimov o dopravní situaci před vznikem MU, včetně registraci neuskutečněného spojení prostřednictvím TRS se strojvedoucím vlaku Os 3101 a následně i se strojvedoucím vlaku Os 3116.

Rozborem dat zaznamenaných a archivovaných univerzálním digitálním záznamovým zařízením ReDat, umístěným v žst. Kojetín a Valašské Meziříčí vyplývá, že vozidlová rádiová stanice VS47, umístěná na HDV 842.019-2 vlaku Os 3101, byla do doby vzniku MU funkční a strojvedoucím obsluhovaná v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy obsaženými ve vnitřním předpisu SŽDC (ČD) Z11 „PŘEDPIS PRO OBSLUHU RÁDIOVÝCH ZAŘÍZENÍ“, schváleným dne 16. 11. 2000, pod č. j.: 55962/2000-O11, s účinností od 01. 04. 2001, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přeprovacího a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. 07. 2008.

Dokumenty obsahující úplné znění přepisů hovorů záznamových zařízení jsou součástí spisu MU.

### **3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události**

Ochrana a zabezpečení místa vzniku MU byla zajištěna ve spolupráci s PČR a dalšími složkami IZS v souladu s § 9 vyhlášky č. 376/2006 Sb., a to pověřenými osobami provozovatele dráhy a dopravce.

## **3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky**

### **3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události**

Strojvedoucí vlaku Os 3101: nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 16. 02. 2009 v 06:35 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Strojvedoucí vlaku Os 3116: nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 15. 02. 2009 ve 22:27 h, s přerušením pracovní doby od 23:47 h do 02:45 h dne 16. 02. 2009. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Výpravčí žst. Paskov: nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 16. 02. 2009, v 05:48 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Výpravčí žst. Vratimov: nastoupila na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 16. 02. 2009, v 05:36 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Strojvedoucí ve výcviku vlaku Os 3116: nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 16. 02. 2008, v 07:00 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Ve dnech 08. a 24. 04. 2009 byla u firmy České dráhy, a. s, DKV Olomouc, Státním úřadem inspekce práce, Oblastním inspektorátem práce pro Moravskoslezský kraj a Olomoucký kraj (dále jen OIP), provedena kontrola, zaměřená na dodržování povinností vyplývajících z právních předpisů, z nichž vznikají zaměstnancům práva a povinnosti v pracovněprávních vztazích dle § 5 zákona č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů. Předmětem kontroly byl zaměstnanec zúčastněný na vzniku MU – strojvedoucí vlaku Os 3101, a to se zaměřením na dodržování právních a ostatních předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a dalších právních předpisů v období leden 2008 až únor 2009.

Provedenou kontrolou bylo zjištěno: „Kontrolou dokladů a fyzickou kontrolou na pracovišti nebylo prokázáno porušení pracovně právních a ostatních předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a dalších právních předpisů ...“. Výsledky výše uvedené kontroly jsou uvedeny v protokolech OIP č. j.: 020/2300/10.33/09/15.2, ze dne 10. 04. 2009, a v protokole č. j.: 023/1215/10.31/09/15.2, ze dne 24. 04. 2009.

Provedenou kontrolou nebyly zjištěny žádné okolnosti, které by měly jakoukoliv souvislost se vznikem předmětné MU, viz dokument „Informace o výsledku kontroly podle ustanovení § 5 odst. 2 zákona č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů“, č. j.: 1-515/2009/DI-1, ze dne 14. 05. 2009, který je součástí spisu MU.

### **3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu**

V době vzniku předmětné MU měli všichni na MU zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy i dopravce platný posudek o zdravotní způsobilosti. Písemné záznamy jsou součástí spisu MU.

Při zjišťování příčin a okolností předmětné závažné nehody nebyly u osob zúčastněných na MU zjištěny žádné okolnosti týkající se zdravotního stavu a fyzického stresu, které by měly vliv na vznik MU.

Orientační dechové zkoušky na požití alkoholu u osob zúčastněných na MU provedla PČR na místě vzniku MU s následujícími výsledky u:

- výpravčího žst. Paskov, s výsledkem „negativní“;
- strojvedoucího vlaku Os 3116, s výsledkem „negativní“;
- strojvedoucí ve výcviku, na kterého dohlížel strojvedoucí vlaku Os 3116, s výsledkem „negativní“.

U strojvedoucího vlaku Os 3101 byl rozbor krve na zjištění množství alkoholu v krvi proveden, s ohledem na újmu na zdraví vzniklou při MU, až po převozu do zdravotnického zařízení s výsledkem „negativní“.

### 3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání

Strojvedoucí vlaku Os 3101 a strojvedoucí ve výcviku vlaku Os 3116 pozorovali trať a návěsti z pravé strany předního stanoviště strojvedoucího ve směru jízdy. Strojvedoucí vlaku Os 3116, který v době vzniku MU neřídil HDV vlaku Os 3116, pozoroval trať a návěsti z levé strany předního stanoviště strojvedoucího ve směru jízdy.

Stanoviště strojvedoucího HDV řady 842 a HDV řady 754 jsou ergonomicky uspořádána tak, že strojvedoucí má nerušený výhled nejen na ovládací, kontrolní a signalizační prvky a zařízení umístěné na ovládacím pultu strojvedoucího a panelu signalizace nad pravým čelním oknem, ale také před a šikmo do stran HDV.

Šetřením nebyly zjištěny žádné okolnosti, jež by zúčastněným strojvedoucím kladly překážky ve výhledu před HDV a přehledu o poloze a stavu ovládacích, kontrolních a signalizačních prvků a zařízení umístěných na stanovišti strojvedoucího.

### 3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Drážní inspekce za období od 01. 01. 2005 do doby vydání této Zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události eviduje celkem 29 níže uvedených MU, jejichž příčinou vzniku byla nedovolená jízda za odjezdové, resp. cestové návěstidlo s návěstí „Stůj” při výpravě vlaku s přepravou cestujících ve stanici, kde rozkaz k odjezdu vlaku dává výpravčí strojvedoucímu postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu:

Poř. č.	Datum, čas vzniku MU	Žst., projeté hlavní návěstidlo, vlak	Přenos informace o návěsti hlavního návěstidla na vedoucí DV	Viditelnost návěsti hl. návěstidla z vedoucího DV z prostoru pro výstup a nástup cestujících
<b>Rok 2005</b>				
1.	18. 05. 2005 10:31 h	Žst. <u>Drahotuše</u> , odjezdové návěstidlo L1, vlak Os 3334	ANO	ANO
2.	31. 08. 2005 07:33 h	Žst. <u>Tlumačov</u> , odjezdové návěstidlo S2, vlak Os 4203	ANO	ANO
<b>Rok 2006</b>				
1.	27. 01. 2006 05:51 h	Žst. <u>Kuřim</u> , odjezdové návěstidlo L2, vlak Os 4920	ANO	ANO
2.	23. 02. 2006 16:07 h	Žst. <u>Děhylov</u> , odjezdové návěstidlo S2, vlak Os 3425	NE	ANO
3.	06. 06. 2006 11:34 h	Žst. <u>Plešnice</u> , odjezdové návěstidlo S1, vlak Os 7335	NE	NE
4.	09. 09. 2006 19:41 h	Žst. <u>Děčín hl. n.</u> , odjezdové návěstidlo S101, vlak Os 2327	ANO	ANO

Poř. č.	Datum, čas vzniku MU	Žst., projeté hlavní návestidlo, vlak	Přenos informace o návěsti hlavního návestidla na vedoucí DV	Viditelnost návěsti hl. návestidla z vedoucího DV z prostoru pro výstup a nástup cestujících
<b>Rok 2007</b>				
1.	25. 05. 2007 19:40 h	žst. <u>Praha Libeň</u> , cestové návestidlo Lc02, vlak Os 9332	ANO	ANO
2.	07. 09. 2007 16:58 h	žst. <u>Vraňany</u> , odjezdové návestidlo L4a, vlak Os 12346	NE	ANO
3.	14. 09. 2007 06:14 h	žst. <u>Lysá nad Labem</u> , odjezdové návestidlo L3, vlak R 950	ANO	ANO
4.	12. 10. 2007 12:24 h	žst. <u>Mladá Boleslav město</u> , cestové návestidlo Lc1b a odjezdové návestidlo L1c, vlak Os 16433	NE	ANO
5.	13. 10. 2007 17:48 h	žst. <u>Veleliby</u> , cestové návestidlo Sc4, vlak Os 5820	NE	ANO
<b>Rok 2008</b>				
1.	28. 05. 2008 15:35 h	žst. <u>Bohdíkov</u> , odjezdové návestidlo S1, vlak Os 3613	NE	NE
2.	01. 06. 2008 22:02 h	žst. <u>Poříčany</u> , odjezdové návestidlo S3, vlak Os 9345	ANO	NE
3.	08. 06. 2008 15:04 h	žst. <u>Brno hl. n.</u> , cestové návestidlo Lc6, vlak Os 4722	NE	ANO
4.	24. 07. 2008 23:16 h	žst. <u>Zámorsk</u> , cestové návestidlo Sc3 a odjezdové návestidlo S3a, vlak Os 5053	NE	ANO
5.	01. 10. 2008 07:09 h	žst. <u>Bohuňovice</u> , odjezdové návestidlo L1, vlak Os 13704	NE	ANO
<b>Rok 2009</b>				
1.	07. 02. 2009 19:43 h	žst. <u>Blatno u Jesenice</u> , odjezdové návestidlo S1, vlak Os 19721	NE	ANO
2.	07. 02. 2009 15:25 h	žst. <u>Jílovice</u> , odjezdové návestidlo L1, vlak Os 8614	NE	ANO
3.	<b>16. 02. 2009 09:08 h</b>	<b>žst. <u>Paskov</u>, odjezdové návestidlo S1, vlak Os 3101</b>	NE	NE
4.	15. 04. 2009 11:10 h	žst. <u>Studénka</u> , odjezdové návestidlo S12, vlak Os 23314	NE	ANO
5.	16. 04. 2009 18:46 h	žst. <u>Brno-Horní Heršpice</u> , odjezdové návestidlo S3, vlak Os 4818	NE	ANO
6.	01. 06. 2009 05:06 h	žst. <u>Čimelice</u> , odjezdové návestidlo L1, vlak Os 7922	NE	ANO
7.	10. 06. 2009 05:14 h	žst. <u>Suchdol nad Odrou</u> , odjezdové návestidlo L10, vlak Os 13300	NE	ANO



Poř. č.	Datum, čas vzniku MU	Žst., projeté hlavní návestidlo, vlak	Přenos informace o návěsti hlavního návestidla na vedoucí DV	Viditelnost návěsti hl. návestidla z vedoucího DV z prostoru pro výstup a nástup cestujících
8.	01. 07. 2009 12:40 h	Žst. Mstětice, odjezdové návestidlo L2, vlak Os 2222	NE	NE
9.	07. 08. 2009 03:50 h	Žst. Petrovice u Karviné, odjezdové návestidlo S2, vlak R 201	NE	NE
10.	27. 08. 2009 13:47 h	Žst. Otrokovice, odjezdové návestidlo L2, vlak R 808	ANO	ANO
11.	21. 09. 2009 18:00 h	Žst. Milín, odjezdové návestidlo S1, vlak Os 7911	NE	ANO
12.	06. 10. 2009 12:43 h	Žst. Lochovice, odjezdové návestidlo L1, vlak R 1248	NE	ANO
13.	10. 12. 2009 05:34 h	Žst. Louny, odjezdové návestidlo S1, vlak Sp 1711	NE	ANO

## 4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

### 4.1 Konečný popis mimořádné události

#### 4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3

Ke vzniku MU došlo dne 16. 02. 2009 v 09:08 h, na dráze železniční, kategorie celostátní, Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí (trať 302A), mezi žst. Vratimov a žst. Paskov, v km 13,459. V inkriminovaném traťovém úseku je celostátní dráha jednokolejná, neelektrifikovaná. Traťový úsek Vratimov – Paskov je tvořen dvěma prostorovými oddíly, vybaven TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, automatickým hradlem typu AH 83. Kontrolní, ovládací a indikační prvky traťového souhlasu jsou součástí SZZ žst. Paskov a žst. Vratimov. TZZ traťové koleje Vratimov – Paskov bylo v provozuschopném stavu a nevykazovalo v době vzniku MU žádnou odchylku od normálního stavu. Žádná porucha nebyla registrována.

Výchozí stanicí vlaku Os 3101 byla žst. Kojetín, cílovou stanicí žst. Ostrava hl. n. Vlak byl v celé své trase dopravován na licenci dopravce ČD, a. s. Souprava vlaku byla tvořena HDV 842.019-2 jedoucím vpřed stanovištěm strojvedoucího 1 a v úseku Kojetín – Frýdlant nad Ostravicí třemi TDV řady Btax.

V žst. Frýdlant nad Ostravicí bylo jedno TDV pro technickou závadu centrálního zavírání dveří odstaveno, čímž bylo zpoždění vlaku Os 3101 na pravidelném odjezdu z této žst. zvýšeno na 29 min. Vlak Os 3101 byl doprovázen osobami odborně způsobilými, a to strojvedoucím, vlakvedoucím osobní přepravy a průvodčím osobní přepravy.

Výchozí stanicí vlaku Os 3116 byla žst. Ostrava hl. n., cílovou stanicí žst. Frenštát pod Radhoštěm.

Vlak byl v celé své trase dopravován na licenci dopravce ČD, a. s. Vlak byl tvořen HDV 754.040-4 jedoucím vpřed stanovištěm strojvedoucího 1 a čtyřmi TDV řady Bdt, Bdt<sup>262</sup>.

Vlak Os 3116 byl doprovázen osobami odborně způsobilými určenými, a to strojvedoucím, strojvedoucím ve výcviku pod dohledem strojvedoucího vlaku Os 3116 a vlakvedoucím osobní přepravy.

Předvídaný odjezd vlaku Os 3101 z žst. Lískovec u Frýdku do žst. Paskov byl dán prostřednictvím EDD výpravčím žst. Lískovec u Frýdku s tím, že vlak Os 3101 odjede z žst. Lískovec u Frýdku v 09:02 h, skutečný odjezd vlaku Os 3101 z žst. Lískovec u Frýdku byl v 09:01 h (opožděn o 29 min). Předvídaný odjezd vlaku Os 3116 z žst. Vratimov do žst. Paskov byl dán prostřednictvím elektronického dopravního deníku výpravčím žst. Vratimov s tím, že vlak Os 3116 odjede z žst. Vratimov 09:03 h. Z důvodu vzniklé dopravní situace naplánoval výpravčí žst. Paskov mimořádné křižování vlaků Os 3101 a Os 3116 v žst. Paskov s tím, že vlak Os 3101 vjede na staniční kolej č. 1, kde vyčká příjezdu vlaku Os 3116, který měl postavenou vlakovou cestu na staniční kolej č. 2. Protože strojvedoucí vlaku Os 3101 z místa zastavení v prostoru pro výstup a nástup cestujících stojící na staniční koleji č. 1 žst. Paskov na návěst odjezdového návěstidla S1 neviděl a nebylo nutné, aby vlak po ukončení výstupu a nástupu cestujících zůstal stát v prostoru pro výstup a nástup cestujících, uvedl po provedení stanovených úkonů vlak Os 3101 do pohybu směrem k odjezdovému návěstidlu S1, které indikovalo návěst „Stůj”, danou červeným světlem.

Ve smyslu jednotných technologických postupů provozovatele dráhy směl strojvedoucí vlaku Os 3101 uvést vlak do pohybu rychlostí nejvýše  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , přičemž rychlost jízdy měl upravit tak, aby mohl bezpečně zastavit před odjezdovým návěstidlem S1, kde měl vyčkat výpravy vlaku postavením odjezdového návěstidla S1 na návěst dovolující jízdu vlaku (po vjezdu protijedoucího vlaku Os 3116 na staniční kolej č. 2 žst. Paskov). Rychlost nad  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  směl strojvedoucí vlaku Os 3101, ve smyslu jednotných technologických postupů zvyšovat, až když by bezpečně zjistil, že odjezdové návěstidlo S1 dovoluje odjezd vlaku. Strojvedoucí vlaku Os 3101 po uvedení vlaku do pohybu na staniční koleji č. 1 plynule zvyšoval jeho rychlost. Rychlost  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  byla vlakem Os 3101 dosažena v km 14,305, po ujetí 145 m, v místě, kde strojvedoucí nemohl bezpečně zjistit, zda odjezdové návěstidlo S1 dovoluje odjezd. Rychlost vlaku byla nadále plynule zvyšována. V km 14,232, tj. v místě, ze kterého mohl strojvedoucí ze stanoviště strojvedoucího HDV řady 842 v čele vlaku Os 3101 bezpečně zjistit návěstní znak odjezdového návěstidla S1 žst. Paskov, činila rychlost vlaku Os 3101  $44,6 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ . Při zavedení rychločinného brzdění, v místě viditelnosti návěsti „Stůj” odjezdového návěstidla S1 ze stanoviště strojvedoucího HDV vlaku Os 3101, by teoretická zábrzdňá dráha vlaku činila 101 m, tj. vlak Os 3101 by zastavil ještě před úrovní odjezdového návěstidla S1 v km 14,131. Vlak Os 3101 však nadále plynule zvyšoval rychlost. Před odjezdovým návěstidlem S1 s návěstí „Stůj” nezastavil a pokračoval v další jízdě ve směru do žst. Vratimov, čímž došlo k násilnému přestavení výhybky č. 1 v postavené jízdě pro protijedoucí vlak Os 3116, jehož vjezd do žst. Paskov byl, ve směru uděleného traťového souhlasu z žst. Vratimov, dovolen návěstí „Rychlost  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  a výstraha” vjezdového návěstidla L. Po obsazení kolejového obvodu V1 a násilném přestavení výhybky č. 1 vlakem Os 3101 se v důsledku správné činnosti SZZ žst. Paskov na vjezdovém návěstidle L žst. Paskov, pro jízdu protijedoucího vlaku Os 3116, změnila návěst dovolující jízdu vlaku „Rychlost  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  a výstraha” na návěst zakazující jízdu „Stůj”. Vlak Os 3116 se v té době nacházel v prostoru před vjezdovým návěstidlem L žst. Paskov. Na náhlou změnu návěstního znaku vjezdového návěstidla L reagoval strojvedoucí ve výcviku, na kterého dohlížel strojvedoucí vlaku Os 3116, zavedením rychločinného brzdění. Účinkem rychločinného brzdění vlak Os 3116 zastavil v km 13,459, tj. 9 m před úrovní vjezdového návěstidla L. Vlivem směrových poměrů vratimovského záhlaví žst. Paskov, pravostranného oblouku, uviděl strojvedoucí vlaku Os 3101 protijedoucí vlak Os 3116 až ve chvíli jeho zastavení před vjezdovým návěstidlem L. Strojvedoucí vlaku Os 3101 na vzniklou situaci reagoval zavedením rychločinného brzdění. Pro krátkou vzdálenost, a to i přes zavedené rychločinné brzdění, jehož střední hodnota zpomalení činila  $-1,33 \text{ m}\cdot\text{s}^{-2}$ , nebylo srážce vlaků již možno zabránit. Vlak Os 3101 narazil do stojícího vlaku Os 3116 rychlostí  $41,7 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ .

Dynamikou nehodového děje byl stojící, průběžnou samočinnou tlakovou brzdou zabrzděný, vlak

Os 3116 posunut o 9 m vzad. Čelo vlaku Os 3116 se po MU nacházelo v km 13,450. Následkem srážky vlaků Os 3101 a Os 3116 došlo k vykolejení předního podvozku HDV 842.019-2 vlaku Os 3101, destrukci čelních partií HDV 842.019-2 a HDV 754.040-0 vlaku Os 3116, a k poškození obou TDV řady Btax vlaku Os 3101. Následkem MU utrpělo újmu na zdraví celkem 11 osob. Z tohoto počtu utrpěly újmu na zdraví 4 zaměstnanci dopravce a 7 osob – cestujících vlaku Os 3101. Dalších 46 osob bylo po MU ošetřeno. K ekologické havárii nedošlo.

## 4.2 Rozbor

### 4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb

Pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy provozovatel dráhy prováděl pravidelné prohlídky a měření staveb drah ve smyslu § 26 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., uvedené v dokumentech:

- „SLUŽEBNÍ KNÍŽKA” mistra trati, Správy tratí Český Těšín, č. j.: 1-700/2009/DI ze dne 25. 03. 2009;
- „KNIHA KONTROL A ČINNOSTÍ VPS TO FRÝDEK-MÍSTEK”, č. j.: 1-699/2009/DI ze dne 25. 03. 2009;
- tištěný a grafický výpis závad z jízdy měřicího vozu po traťové koleji Paskov - Vratimov, č. j.: 1-701/2009/DI ze dne 25. 03. 2009 a č. j.: 1-702/2009/DI ze dne 25. 03. 2009;
- „Kniha přehlídek 3.”, č. j.: 1-698/2009/DI ze dne 25. 03. 2009;
- „Komplexní prohlídky tratí v obvodu PS TO Frýdek-Místek”, č. j.: 1-704/2009/DI ze dne 25. 03. 2009.
- „Záznamník poruch sdělovacího a zabezpečovacího zařízení” žst. Paskov, č. j.: 1-681/2009/DI ze dne 19. 03. 2009;
- „Záznamník poruch sdělovacího a zabezpečovacího zařízení” žst. Vratimov, č. j.: 1-683/2009/DI ze dne 19. 03. 2009;
- „Záznamník poruch sdělovacího a zabezpečovacího zařízení” PZS km 13,580, č. j.: 1-684/2009/DI ze dne 19. 03. 2009;
- „Plán údržby Rok: 2008” a „Plán údržby Rok: 2009” SZZ žst. Paskov, č. j.: 1-687/2009/DI ze dne 19. 03. 2009 a č. j.: 1-688/2009/DI ze dne 19. 03. 2009;
- „Zápis z pětileté technické prohlídky staničního zabezpečovacího zařízení RZZ AŽD 71 v žst. Paskov provedené dle vyhl. č.177/95 Sb.”, č. j.: 1-686/2009/DI ze dne 19. 03. 2009;
- „Zápis z pětileté technické prohlídky přejezdového zabezpečovacího zařízení PZS AŽD 71 v žst. Paskov, km 13,580 trati Ostrava – Kojetín”, č. j.: 1-685/2009/DI ze dne 19. 03. 2009.

Uvedené dokumenty jsou obsahem spisu MU.

Výpravčí žst. Paskov po obdržení předvídaného odjezdu vlaku Os 3101 z žst. Lískovec u Frýdku provedl normální obsluhou SZZ přípravu a postavení jízdní cesty pro vlak Os 3101 na staniční kolej č. 1. Obsluhou SZZ byly přestaveny výhybky, uzavřen závěr jízdní cesty na staniční kolej č. 1. Jízda vlaku Os 3101 v žst. Paskov byla povolena návěstí „Volno” vjezdového návěstidla S a návěstí „Výstraha” cestového návěstidla Sc1, až po úroveň odjezdového návěstidla S1 s návěstí „Stůj”.

Výpravčí žst. Paskov po obdržení předvídaného odjezdu vlaku Os 3116 z žst. Vratimov provedl normální obsluhou SZZ přípravu a postavení jízdní cesty pro vlak Os 3116 na staniční kolej č. 2. Jízda vlaku Os 3116 v žst. Paskov byla povolena návěstí „Rychlost 40 km.h<sup>-1</sup> a výstraha” vjezdového návěstidla L, až po úroveň odjezdového návěstidla L2 s návěstí „Stůj”.

V době vzniku MU bylo TZZ traťového úseku Vratimov – Paskov a SZZ žst. Paskov a Vratimov

v provozuschopném stavu a nebyla registrována žádná porucha. Z dat zaznamenaných technologickými a zadávacími počítači ESA 11 žst. Vratimov, viz „Rozbor záznamu archivu TPC 3 SZZ ESA 11 v ŽST Vratimov ze dne 16. 2. 2009“, č. j.: 1-498/2009/DI, ze dne 03. 03. 2009, vyplývá, že v době vzniku MU, tj. **v době jízdy vlaku Os 3116 z žst. Vratimov do žst. Paskov, byl traťový souhlas udělen pro jízdy vlaků z žst. Vratimov do žst. Paskov. Pro jízdu vlaků v opačném směru, tj. i vlaku Os 3101, zabezpečovací zařízení nedovolovalo jízdu vlaků povolující návěští kolem odjezdových návěstidel žst. Paskov v souladu s § 23 odst. 1 písm. b) bod 2. vyhlášky č. 177/1995 Sb.**, viz „Zápis o ohledání místa mimořádné události“, č. j.: 1-375/2009/DI, ze dne 16. 02. 2009 a „Rozbor záznamu archivu TPC 3 SZZ ESA 11 v ŽST Vratimov ze dne 16.2.2009“, č. j.: 1-498/2009/DI, ze dne 03. 03. 2009.

Provozovatel dráhy vjezd vlaků Os 3101 a Os 3116 do žst. Paskov dovolil v souladu s § 15 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. V souladu s § 15 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb., odjezd vlaku Os 3101 z žst. Paskov nedovolil.

Viditelnost návěští „Stůj“ odjezdového návěstidla S1 žst. Paskov byla v souladu s § 7 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Ze stojícího vedoucího drážního vozidla řady 842 byla **větší než stanovená minimální vzdálenost 100 m** a z vedoucího drážního vozidla řady 842 jedoucího nejvyšší dovolenou rychlostí byla **větší než stanovená doba viditelnosti 12 s**, viz „Z Á P I S o provedení ověření viditelnosti“ č. j.: 1-576/2009/DI-1, ze dne 20. 03. 2009.

Informace o návěstech hlavních návěstidel a předvěstí není v obvodu žst. Paskov ani v traťovém úseku Vratimov – Paskov na vedoucí drážní vozidlo, v souladu s ustanovením § 7 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a § 23 odst. 1 písm. d) vyhlášky č. 177/1995 Sb., přenášena.

Výprava vlaků s přepravou cestujících, které stojí v prostoru pro výstup a nástup cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, včetně přivolávací návěští, tj. ne návěští „Odjezd“ danou výpravkou výpravčím, či ústním rozkazem, daným osobně výpravčím nebo ústním rozkazem, daným telekomunikačním zařízením výpravčím žst., je v českých zemích používána již od roku 1967, kdy byl tento způsob výpravy zaveden na trati s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením Plzeň jižní předměstí – Cheb. Od roku 1992 byl tento způsob výpravy vlaků s přepravou cestujících provozovatelem dráhy, kterým do 30. 06. 2008 byly ČD, a. s., a od 01. 07. 2008 je SŽDC, s. o., ve smyslu technologických postupů provozovatele dráhy, obsažených ve čl. 502 a 505 vnitřního předpisu ČD D2 / SŽDC (ČD) D2, dále rozšiřován. **Pro zavedení výpravy vlaků s přepravou cestujících, které stojí v prostoru pro výstup a nástup cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, včetně přivolávací návěští, musí být v žst., dle provozovatele dráhy, splněna podmínka platnosti hlavních návěstidel jen pro jednu kolej nebo podmínka skupinového návěstidla doplněného indikátorem, ukazujícím číslo koleje, ze které je postavena vlaková cesta**, viz „Dožádání k mimořádné události – doplnění“, č. j.: 1-873/2009/DI-1, ze dne 12. 05. 2009. Takovéto žst. jsou v SJŘ označeny za názvem žst. značkou ● (černé kolečko).

Výprava vlaků s přepravou cestujících, které stojí v prostoru pro výstup a nástup cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, včetně přivolávací návěští, v žst. Paskov, byla provozovatelem dráhy zavedena rozhodnutím náměstka generálního ředitele ČD, a. s., pro provoz, pod č. j.: 2193/2008-O11, ze dne 28. 04. 2008, s platností od 15. 06. 2008, tj. od 2. změny jízdního řádu 2008/2009, viz dokument „Dožádání k mimořádné události“, č. j.: 1-873/2009/DI, ze dne 14. 04. 2009.

V čl. 505 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, je pod písm. e) uvedeno:

- **„nemůže-li strojvedoucí před odjezdem pohledem bezpečně zjistit, že příslušné hlavní návěstidlo dovoluje odjezd, a nezjistil-li to ani z návěští samostatné předvěsti (opakovací předvěsti), z návěští předcházejících hlavního návěstidla, které je předvěstí příslušného hlavního návěstidla nebo dotazem u výpravčího, po provedení úkonů podle předpisu dopravce (pro postup doprovodu vlaku před uvedením vlaku do pohybu) uvede**

***vlak do pohybu rychlostí nejvýše 40 km/h. Rychlost jízdy vlaku však musí upravit tak, aby mohl bezpečně zastavit před návěstí „Stůj“ hlavního návěstidla. Rychlost smí strojvedoucí zvyšovat, až když bezpečně zjistí, že příslušné hlavní návěstidlo dovoluje odjezd vlaku vyšší rychlostí.***

Ve smyslu výše uvedeného, nemůže-li před odjezdem vlaku strojvedoucí pohledem bezpečně zjistit, zda příslušné hlavní návěstidlo dovoluje odjezd, a nezjistil-li to ani z návěsti samostatné předvěsti (opakovací předvěsti), z návěsti předcházejícího hlavního návěstidla, které je předvěstí příslušného hlavního návěstidla, **je na uvážení strojvedoucího, zda se před uvedením vlaku do pohybu dotáže výpravčího**, má-li tuto možnost, **zda příslušné hlavní návěstidlo dovoluje odjezd**, viz dokument „Gestorský výklad“, č. j.: 1-690/2009/DI, ze dne 23. 03. 2009. **Strojvedoucí vlaku Os 3101, dne 16. 02. 2009, v žst. Paskov, možnost dotázání se výpravčího žst. Paskov prostřednictvím TRS, zda odjezdové návěstidlo S1 dovoluje odjezd, nevyužil**, viz bod 3.5.2.

SZZ žst. Paskov v souladu s určenými provozními podmínkami, ve smyslu § 23 odst. 1 písm. a) a písm. b) vyhlášky č. 177/1995 Sb., zajišťovalo svojí funkcí bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy, tj. návěstí zakazující jízdu na odjezdovém návěstidle S1 nedovolilo jízdu vlaku Os 3101, neboť v opačném směru byla povolující návěstí „Rychlost 40 km.h<sup>-1</sup> a výstraha“ vjezdového návěstidla L dovolena jízda vlaku Os 3116, který by svojí jízdou jízdu vlaku Os 3101 ohrozil. **SZZ jízdu vlaku Os 3101 za odjezdové návěstidlo S1 zakazovalo. V souladu s platnými právními předpisy a provozními podmínkami, pro které je SZZ žst. Paskov určeno, vyjma návěstění návěsti „Stůj“, žádnými technickými prostředky zabezpečení v nedovolené jízdě vlaku Os 3101 za odjezdové návěstidlo S1 nezabraňovalo.** Pokyn provozovatele dráhy, daný návěstí „Stůj“ odjezdového návěstidla žst. Paskov S1, byl jednoznačný a srozumitelný, převzetí a splnění tohoto pokynu bylo zajištěno pouze pozorováním tratě a návěstí a jednáním podle zjištěných skutečností lidským činitelem, strojvedoucím vlaku Os 3101. Ten však chyboval a pokynem provozovatele dráhy se neřídil. Strojvedoucí v průběhu jízdy k odjezdovému návěstidlu S1 mobilní část vlakového zabezpečovače HDV 842.019-2 obsluhoval pravidelně tlačítkem bdělosti. **Mobilní část vlakového zabezpečovače HDV vlaku Os 3116 při pravidelné obsluze tlačítkem bdělosti strojvedoucím, v souladu s platnými právními předpisy a určenými provozními podmínkami, žádnými technickými prostředky zabezpečení v nedovolené jízdě vlaku Os 3101 za odjezdové návěstidlo S1 nezabraňovala.**

Aktivní zásah do řízení vlaku v případě selhání nebo omylu strojvedoucího je jednou z funkcionalit evropského vlakového zabezpečovače „European Train Control System“ (dále jen ETCS). Ten není v České republice zatím schválen, nachází se ve fázi přípravy a ověřování.

Provozovatel drážní dopravy ČD, a. s., ve smyslu § 35 odst. 1 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb. zajistil, aby osoby provádějící drážní dopravu byly zdravotně a odborně způsobilé, viz dokumenty o zdravotní a odborné způsobilosti k práci, které jsou nedílnou součástí spisu MU.

Všechna na MU zúčastněná drážní vozidla byla dopravcem ČD, a. s., ve smyslu § 35 odst. 1 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., použita v technickém stavu, který odpovídal schválené způsobilosti, viz bod 2.2.2 a 3.4.4.

Analýzou jízdy vlaku Os 3101, viz dokumenty „Analýza jízdy vlaku“, č. j.: 1-1444/2009-DI, ze dne 13. 07. 2009 a „Z Á P I S o provedení ověření viditelnosti“ č. j.: 1-576/2009/DI-1, ze dne 20. 03. 2009, vyplývá:

- vlak Os 3101 v žst. Paskov zastavil na staniční koleji č. 1 v km 14,450, v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících, 18 m před služebním přechodem naproti dopravní kanceláře. Z místa zastavení strojvedoucí pohledem nemohl bezpečně zjistit, zda odjezdové návěstidlo S1 dovoluje odjezd;
- po rozjezdu z místa posledního zastavení v km 14,450 **byla rychlost 40 km.h<sup>-1</sup>, vlakem**

**Os 3101, dosažena na dráze 145 m, v km 14,305, tj. v místě, kde strojvedoucí pohledem nadále nemohl bezpečně zjistit, zda odjezdové návěstidlo S1 dovoluje odjezd. Rychlost vlaku byla nadále zvyšována;**

- **v místě, ze kterého strojvedoucí mohl bezpečně zjistit, zda odjezdové návěstidlo S1 dovoluje nebo návěstí „Stůj” odjezd nedovoluje, tj. v km 14,232, byla rychlost vlaku Os 3101 již 44,6 km.h<sup>-1</sup>;**
- **při zavedení rychločinného brzdění z rychlosti 44,6 km.h<sup>-1</sup>, v místě viditelnosti návěstí „Stůj” odjezdového návěstidla S1, by teoretická zábrzdňá dráha vlaku, vypočtená dle Části 1 ČSN EN 13452-1 Železniční aplikace – Brzdění – Brzdové systémy pro hromadnou dopravu, pro brzdu vozidel příměstské dopravy a záchranné brzdění Z3, činila 101 m, tj. vlak Os 3101 by zastavil v km 14,131, ještě před úrovní odjezdového návěstidla S1;**
- rychlost vlaku při průjezdu kolem odjezdového návěstidla S1 žst. Paskov, nacházejícího se v km 13,894, byla 59,8 km.h<sup>-1</sup>;
- **plynulý rozjezd vlaku Os 3101 byl ukončen v km 13,628 při rychlosti 66,0 km.h<sup>-1</sup>, tj. 822 m od místa rozjezdu, 266 m za úrovní odjezdového návěstidla S1 a 24 m před hrotem výhybky č. 1;**
- následuje plynulé snížení rychlosti na hodnotu 59,2 km.h<sup>-1</sup> provozním brzděním, na dráze 111 m, s hodnotou středního zpomalení -0,23 m.s<sup>-2</sup>. Rychlost 59,2 km.h<sup>-1</sup> byla brzděním dosažena v km 13,517. To, zda strojvedoucí vlaku Os 3101 opožděně reagoval na návěst „Stůj” odjezdového návěstidla S1 nebo na nesprávnou polohu pohyblivých částí výhybky č. 1 žst. Paskov, se zjišťováním příčin a okolností vzniku MU nepodařilo zjistit. Vzhledem ke směrovým poměrům vratimovského zhlaví a záhlaví žst. Paskov a vzájemné poloze vlaků Os 3101 a Os 3116, strojvedoucí vlaku Os 3101 v místě ukončení rozjezdu vlaku a zavedení provozního brzdění protijedoucí vlak Os 3116 nemohl vidět;
- od km 13,517 do km 13,459, tj. na dráze 58 m, byla vlakem Os 3101 rychlost jízdy intenzívním brzděním snížena na 41,7 km.h<sup>-1</sup>, se střední hodnotou zpomalení -1,33 m.s<sup>-2</sup>;
- rychlost vlaku Os 3101 v okamžiku srážky byla 41,7 km.h<sup>-1</sup>;
- teoretická zábrzdňá dráha vlaku Os 3101, vypočtená dle Části 1 ČSN EN 13452-1 Železniční aplikace – Brzdění – Brzdové systémy pro hromadnou dopravu, pro brzdu vozidel příměstské dopravy a záchranné brzdění Z3, z rychlosti 40 km.h<sup>-1</sup>, činila 83,9 m;
- mobilní část vlakového zabezpečovače byla v průběhu jízdy vlaku Os 3101 zapnutá a po celou dobu jízdy strojvedoucím řádně obsluhovaná.

**Dopravce v návaznosti na ustanovení § 35 odst. 1 písm. i) vyhlášky č. 173/1995 Sb., ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování drážní dopravy podle pravidel provozování drážní dopravy tím, že strojvedoucí vlaku Os 3101, po rozjezdu z místa zastavení v žst. Paskov v km 14,450, tj. z místa, odkud strojvedoucí pohledem nemohl bezpečně zjistit, že odjezdové návěstidlo S1 dovoluje odjezd, a nezjistil to ani z návěstí předcházejícího hlavního návěstidla Sc1, které je předvěstí odjezdového návěstidla nebo dotazem u výpravčího, od km 14,305 po úroveň odjezdového návěstidla S1 s návěstí „Stůj”, překročil nejvyšší dovolenou rychlost 40 km.h<sup>-1</sup>.**

Při zavedení rychločinného brzdění v km 14,232 z rychlosti 44,6 km.h<sup>-1</sup>, tj. v místě viditelnosti návěstí „Stůj” odjezdového návěstidla S1, by teoretická zábrzdňá dráha vlaku Os 3101 činila 101 m. Vlak Os 3101 by zastavil v km 14,131, tj. 237 m před úrovní odjezdového návěstidla S1, situovaného v km 13,894.

Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku MU nelze uvedené zjištění posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem předmětné MU.

**Dopravce v návaznosti na ustanovení § 35 odst. 1 písm. f) a m) vyhlášky č. 173/1995 Sb., ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování drážní dopravy podle pravidel provozování drážní dopravy tím, že strojvedoucí vlaku Os 3101, při jízdě po staniční koleji č. 1 žst. Paskov, od km 14,232, tj. místa, odkud strojvedoucí mohl**

**pohledem bezpečně zjistit, že odjezdové návěstidlo S1 návěstí „Stůj” odjezd vlaku nedovoluje, nejednal podle zjištěných skutečností, nadále s vlakem Os 3101 zvyšoval rychlost a před návěstí „Stůj” odjezdového návěstidla žst. Paskov S1 bezpečně nezastavil.**

DI provedla rozbor evidovaných obdobných MU dopravce ČD, a. s., za období od 01. 01. 2005 do doby vydání Zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události, k nimž došlo v žst., ve kterých je povolena výprava vlaků s přepravou cestujících, které stojí (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru pro výstup a nástup cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, ve smyslu čl. 502 a 505 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, s následujícím zjištěním:

- v roce 2005 jsou DI evidovány následující 2 MU:

- dne 18. 05. 2008, v žst. Drahotuše, **strojvedoucím vlaku Os 3334 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla L1. Informace o návěsti odjezdového návěstidla L1 byla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
- dne 31. 08. 2008, v žst. Tlumačov, **strojvedoucím vlaku Os 4203 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla S2. Informace o návěsti odjezdového návěstidla S2 byla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;

- v roce 2006 jsou DI evidovány následující 4 MU:

- dne 27. 01. 2006, v žst. Kuřim, **strojvedoucím vlaku Os 4920 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla L2. Informace o návěsti odjezdového návěstidla L2 byla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
- dne 23. 02. 2006, v žst. Děhylov, **strojvedoucím vlaku Os 3425 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla S2. Informace o návěsti odjezdového návěstidla S2 nebyla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
- dne 06. 06. 2006, v žst. Plešnice, **strojvedoucím vlaku Os 7335 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla S1. Informace o návěsti odjezdového návěstidla S1 nebyla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” nebyla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
- dne 09. 09. 2006, v žst. Děčín hl. n., **strojvedoucím vlaku Os 2327 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla S101. Informace o návěsti odjezdového návěstidla S101 byla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;

- v roce 2007 je DI evidováno následujících 5 MU:

- dne 25. 05. 2007, v žst. Praha-Libeň, **strojvedoucím vlaku Os 9332 nerespektována návěst „Stůj”** cestového návěstidla Lc02. Informace o návěsti cestového návěstidla Lc02 byla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
- dne 07. 09. 2007, v žst. Vraňany, **strojvedoucím vlaku Os 12346 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla L4a. Informace o návěsti odjezdového návěstidla L4a nebyla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
- dne 14. 09. 2007, v žst. Lysá nad Labem, **strojvedoucím vlaku R 950 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla L3. Informace o návěsti odjezdového návěstidla L3 byla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;

- dne 12. 10. 2007, v žst. Mladá Boleslav město, **strojvedoucím vlaku Os 16433 nerespektována návěst „Stůj”** cestového návěstidla Lc1b a odjezdového návěstidla L1c. Informace o návěsti cestového návěstidla Lc1b a odjezdového návěstidla L1c nebyla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
- dne 13. 10. 2007, v žst. Veleliby, **strojvedoucím vlaku Os 5820 nerespektována návěst „Stůj”** cestového návěstidla Sc4. Informace o návěsti cestového návěstidla Sc4 nebyla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
- v roce 2008 jsou DI evidovány následujících 5 MU:
  - dne 28. 05. 2008, v žst. Bohdíkovo, **strojvedoucím vlaku Os 3613 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla S1. Informace o návěsti odjezdového návěstidla S1 nebyla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” nebyla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
  - dne 01. 06. 2008, v žst. Poříčany, **strojvedoucím vlaku Os 9345 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla S3. Informace o návěsti odjezdového návěstidla S3 byla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” nebyla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
  - dne 08. 06. 2008, v žst. Brno hl. n., **strojvedoucím vlaku Os 4722 nerespektována návěst „Stůj”** cestového návěstidla Lc6. Informace o návěsti cestového návěstidla Lc6 nebyla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
  - dne 24. 07. 2008, v žst. Zámorsk, **strojvedoucím vlaku Os 5053 nerespektována návěst „Stůj”** cestového návěstidla Sc3. Informace o návěsti cestového návěstidla Sc3 nebyla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
  - dne 01. 10. 2008, v žst. Bohuňovice, **strojvedoucím vlaku Os 13704 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla L1. Informace o návěsti odjezdového návěstidla L1 nebyla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
- v roce 2009 je DI evidováno následujících 13 MU:
  - dne 07. 02. 2009, v žst. Blatno u Jesenice, **strojvedoucím vlaku Os 19721 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla S1. Informace o návěsti odjezdového návěstidla S1 nebyla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
  - dne 07. 02. 2009, v žst. Jílovce, **strojvedoucím vlaku Os 8614 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla L1. Informace o návěsti odjezdového návěstidla L1 nebyla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
  - dne 16. 02. 2009, v žst. Paskov, **strojvedoucím vlaku Os 3101 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla S1. Informace o návěsti odjezdového návěstidla S1 nebyla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” nebyla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
  - dne 15. 04. 2009, v žst. Studénka, **strojvedoucím vlaku Os 23314 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla S12. Informace o návěsti odjezdového návěstidla S12 nebyla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak nebyl obsazen vlakovou četou;



- dne 16. 04. 2009, v žst. Brno-Horní Heršpice, **strojvedoucím vlaku Os 4818 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla S3. Informace o návěsti odjezdového návěstidla S3 nebyla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
- dne 01. 06. 2009, v žst. Čimelice, **strojvedoucím vlaku Os 7922 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla L1. Informace o návěsti odjezdového návěstidla L1 nebyla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
- dne 10. 06. 2009, v žst. Suchdol nad Odrou, **strojvedoucím vlaku Os 13300 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla L10. Informace o návěsti odjezdového návěstidla L10 nebyla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
- dne 01. 07. 2009, v žst. Mstětice, **strojvedoucím vlaku Os 2222 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla L2. Informace o návěsti odjezdového návěstidla L2 nebyla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
- dne 07. 08. 2009, v žst. Petrovice u Karviné, **strojvedoucím vlaku R 201 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla S2. Informace o návěsti odjezdového návěstidla S2 nebyla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” nebyla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
- dne 27. 08. 2009, v žst. Otrokovice, **strojvedoucím vlaku R 808 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla L2. Informace o návěsti odjezdového návěstidla L2 byla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
- dne 21. 09. 2009, v žst. Milín, **strojvedoucím vlaku Os 7911 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla S1. Informace o návěsti odjezdového návěstidla S1 byla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
- dne 06. 10. 2009, v žst. Lochovice, **strojvedoucím vlaku R 1248 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla L1. Informace o návěsti odjezdového návěstidla L1 nebyla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou;
- dne 10. 12. 2009, v žst. Louny, **strojvedoucím vlaku Sp 1711 nerespektována návěst „Stůj”** odjezdového návěstidla S1. Informace o návěsti odjezdového návěstidla S1 nebyla na vedoucí drážní vozidlo přenášena, návěst „Stůj” byla z místa rozjezdu, z vedoucího drážního vozidla, viditelná. Vlak byl obsazen vlakovou četou.

Z výčtu vyplývá, že za sledované období od 01. 01. 2005 do doby vzniku předmětné MU došlo celkem k 18 MU (celkem 29 MU do doby vydání Zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku předmětné MU), zapříčiněných omylem nebo selháním lidského činitele, strojvedoucího vlaku s přepravou cestujících, obsazených v drtivé většině případů i vlakovou četou, a to v žst., kde je provozovatelem dráhy dovolena výprava vlaků s přepravou cestujících, který stojí (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru pro výstup a nástup cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu. Strojvedoucí se po uvedení vlaků do pohybu neřídili pokyny provozovatele dráhy, nerespektovali návěst „Stůj” hlavního (odjezdového, cestového) návěstidla a nedovoleně pokračovali v jízdě za toto návěstidlo.

K předcházení vzniku uvedených MU, dopravce ČD, a. s., přijal opatření, spočívající v pozastavení odborné způsobilosti strojvedoucích odpovědných za vznik předmětných MU, včetně finanční

sankce, v seznámení zaměstnanců se závěry šetření jednotlivých MU v rámci povinného školení zaměstnanců a zařazení problematiky výpravy vlaků do náplně povinného školení strojvedoucích, viz „Dožádání k mimořádné události“, č. j.: 1-1222/2009/DI, ze dne 05. 06. 2009. **Žádná jiná účinná a systémová opatření k předcházení vzniku obdobných MU, kdy dochází k opakovanému omylu nebo selhání lidského činitele, strojvedoucího vlaku s přepravou cestujících, a která by zdokonalila systém bezpečnosti, dopravce nepřijal.**

**Doprovce opatření k předcházení výše uvedených obdobných MU přijal, ale ve smyslu § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb., odpovídající opatření nepřijal, protože ke vzniku obdobných MU, a to s narůstající tendencí, docházelo i nadále.**

Pro vlak Os 3116, dne 16. 02. 2009, byl v Mezinárodní zprávě o brzdění a vlaku, č. j.: 1-386/2009/DI, ze dne 18. 02. 2009, uveden nesprávný údaj o brzdící váze HDV 754.040-4 43 t na místo 50 t, a tím nesprávný údaj o brzdící váze vlaku 252 t místo 259 t a nesprávný údaj o výpočtu skutečného brzdícího procenta 103 místo 106. Před odjezdem vlaku Os 3116 se strojvedoucí seznámil se všemi údaji uvedenými v Mezinárodní zprávě o brzdění a vlaku. Uvedení nesprávné brzdící váhy HDV 754.040-4 43 t místo 50 t, a tím nesprávně uvedené brzdící váhy vlaku a nesprávně uvedeného skutečného brzdícího procenta nezjistil.

**Doprovce ČD, a. s., v návaznosti na ustanovení čl. 244 vnitřního předpisu ČD V 15/I, ve smyslu ustanovení § 37 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů a ustanovení § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování drážní dopravy podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze tím, že v „Mezinárodní zprávě o brzdění a vlaku“ pro vlak Os 3116 nezajistil uvedení a započítání správné brzdící váhy 50 t HDV 754.040-4 při změně hodnot pro stanovení skutečného brzdícího procenta vlaku. Uvedení a započítání nesprávné brzdící váhy HDV mělo za následek nesprávný výpočet brzdící váhy a nesprávný výpočet skutečného brzdícího procenta vlaku.**

I přes výše zjištěné okolnosti bylo skutečné brzdící procento vyšší než požadované brzdící procento uvedené v jízdním řádu pro konkrétní traťový úsek a pro konkrétní vlak. Vlak byl brzděn tak, že jeho brzdící účinek zajistil bezpečné zastavení vlaku na zábrzdnu vzdálenost.

Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku MU nelze uvedené zjištění posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem předmětné MU.

## 4.3 Závěry

### 4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení

Bezprostřední příčinou MU je nerespektování návěští „Stůj” odjezdového návěstidla S1 žst. Paskov strojvedoucím vlaku Os 3101 s následnou nedovolenou jízdou vlaku Os 3101 do prostorového oddílu obsazeného protijedoucím vlakem Os 3116.

Dopravce v návaznosti na ustanovení § 35 odst. 1 písm. f) a m) vyhlášky č. 173/1995 Sb., ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování drážní dopravy podle pravidel provozování drážní dopravy tím, že strojvedoucí vlaku Os 3101, při jízdě po staniční koleji č. 1 žst. Paskov, od km 14,232, tj. místa, odkud strojvedoucí mohl pohledem bezpečně zjistit, že odjezdové návěstidlo S1 návěští „Stůj” odjezd vlaku nedovoluje, nejednal podle zjištěných skutečností, nadále s vlakem Os 3101 zvyšoval rychlost a před návěstí „Stůj” odjezdového návěstidla žst. Paskov S1 bezpečně nezastavil.

Faktor, který přispěl ke vzniku MU, je absence technických prostředků zabezpečení zabraňující nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo, které svým návěstním znakem jízdu vlaku nedovoluje. Zabezpečovací zařízení v žst. Paskov v souladu s určenými provozními podmínkami a platnými právními předpisy zajišťovalo svojí funkcí bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy a dále usnadňovalo řízení drážní dopravy a eliminovalo vliv omylu nebo selhání lidského činitele, výpravčího. Jízdu vlaku Os 3101 za odjezdové návěstidlo S1 zakazovalo, ale v souladu s platnými právními předpisy a provozními podmínkami, pro které je určeno, žádnými technickými prostředky zabezpečení nedovolené jízdě vlaku Os 3101 za odjezdové návěstidlo S1 nezabraňovalo. Mobilní část vlakového zabezpečovače HDV vlaku Os 3101 byla strojvedoucím tlačítkem bdělosti pravidelně obsluhována a v souladu s platnými právními předpisy a určenými provozními podmínkami, žádnými technickými prostředky zabezpečení v nedovolené jízdě vlaku Os 3101 za odjezdové návěstidlo S1 nezabraňovala.

### 4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou MU je nepřijetí odpovídajících opatření k předcházení vzniku podobných, opakujících se MU, které vzniku této MU předcházely.

DI je za období od 01. 01. 2005 do doby vzniku předmětné MU evidováno 18 obdobných MU, jejichž příčinou je omyl nebo selhání lidského činitele, strojvedoucího vlaku s přepravou cestujících, který nerespektoval návěst „Stůj” cestového, odjezdového návěstidla ve stanicích, kde je provozovatelem dráhy dovolena výprava vlaků s přepravou cestujících, který stojí (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru pro výstup a nástup cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu. Dopravce odpovídající opatření k předcházejícím opakujícím se obdobným MU, kterým by zdokonalil systém bezpečnosti, nepřijal. Ke vzniku obdobných MU, a to s narůstající tendencí, docházelo do doby vzniku předmětné MU nadále.

### 4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti

Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti, nebyly DI zjištěny.

## 4.4 Doplnující zjištění

### 4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách

Dopravce ČD, a. s., v návaznosti na ustanovení čl. 244 vnitřního předpisu ČD V 15/I, ve smyslu ustanovení § 37 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů a ustanovení § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování drážní dopravy podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze tím, že v „Mezinárodní zprávě o brzdění a vlaku” pro vlak Os 3116 nezajistil uvedení a započítání správné brzdící váhy 50 t HDV 754.040-4 při změně hodnot pro stanovení skutečného brzdícího procenta vlaku. Uvedení a započítání nesprávné brzdící váhy HDV mělo za následek nesprávný výpočet brzdící váhy a nesprávný výpočet skutečného brzdícího procenta vlaku.

## 5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

### 5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata

Provozovatelem drážní dopravy byla přijata níže uvedená opatření k předcházení vzniku MU:

- po vzniku MU vydal Odbor 18 – Inspektorát bezpečnosti železniční dopravy dokument „Poučný list č. 3/2009”, ve kterém jsou uvedeny příčiny a okolnosti vzniku předmětné MU s prokazatelným seznámením obsahu poučného listu všech zaměstnanců podílejících se na organizování a provozování drážní dopravy;
- ředitel Odboru kolejových vozidel uložil v rámci povinného školení strojvedoucích proškolit strojvedoucí ze správného postupu při odjezdu vlaku s přepravou cestujících z žst., ve kterých je povolena výprava vlaků s přepravou cestujících, které stojí (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru pro výstup a nástup cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, ve smyslu čl. 502 a čl. 505 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2;
- ředitel Odboru kolejových vozidel uložil kontrolorům vozby a zaměstnancům DKV provádějícím kontrolní činnost, zaměřit kontrolní činnost na bezpečný výkon služby strojvedoucích. Při kontrolách dbát na dodržování předpisových ustanovení, týkající se bezpečného provozování drážní dopravy a pozorný výkon služby;
- ředitel Odboru kolejových vozidel uložil při nástupu na směnu upozorňovat strojvedoucí na bezpečný výkon služby;
- ředitel Odboru kolejových vozidel uložil, na úrovni výkonných jednotek, projednat problematiku výpravy vlaků podle ustanovení čl. 505 předpisu SŽDC (ČD) D2 se zástupci příslušných odborových organizací se žádostí o pomoc za účelem eliminace negativního vývoje nehodovosti;
- ředitel Odboru kolejových vozidel uložil vrchním přednostům jednotlivých DKV přijmout vlastní opatření k předcházení vzniku MU;
- vrchní přednosta DKV Olomouc uložil, při pravidelném poučování lokomotivních čet, proškolit průběh, vznik a porušení předpisových ustanovení při vzniku předmětné MU.

## 6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb. na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku MU, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných MU, doporučuje provozovateli dráhy SŽDC, s. o.:

- urychlit práce na zavedení ETCS do provozu, a to nejen na dráhách celostátních tvořících konvenční systém Evropského železničního systému, ale i na ostatních dráhách celostátních a regionálních.

Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb. na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku MU, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných MU, doporučuje ČD, a. s., jako dopravci a operátorovi provozovatele dráhy:

- urychlit práce na zavedení a vybavení drážních vozidel mobilní částí ETCS tak, aby při uvedení systému na příslušné trati do provozu mohla provozovaná drážní vozidla plně využívat všech funkcionalit ETCS;
- do doby zavedení ETCS do provozu v žst., kde je povolena výprava vlaků s přepravou cestujících, které stojí v prostoru pro výstup a nástup cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, včetně přivolávací návěsti, provést úpravu jednotných technologických postupů výpravy a odjezdu vlaku. Úpravou postupů zamezit omylům a selháním strojvedoucích po uvedení vlaku do pohybu, tzn. aby se strojvedoucí řídil pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy a v situaci, kdy nebude jízda vlaku návěstí příslušného hlavního návěstidla povolena, před tímto návěstidlem vlak bezpečně zastavil.

Drážní inspekce současně doporučuje správnímu úřadu, kterým je Drážní úřad, přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení.

V Ostravě dne 17. března 2010

.....  
Lumír Kuchyňka  
vrchní inspektor  
Územního inspektorátu Ostrava

.....  
Ing. Petr Maikranz  
ředitel  
Územního inspektorátu Ostrava

## 7 PŘÍLOHY

### 7.1 Fotodokumentace místa mimořádné události



Foto 1: Pohled na místo srážky vlaku Os 3101 s vlakem Os 3116

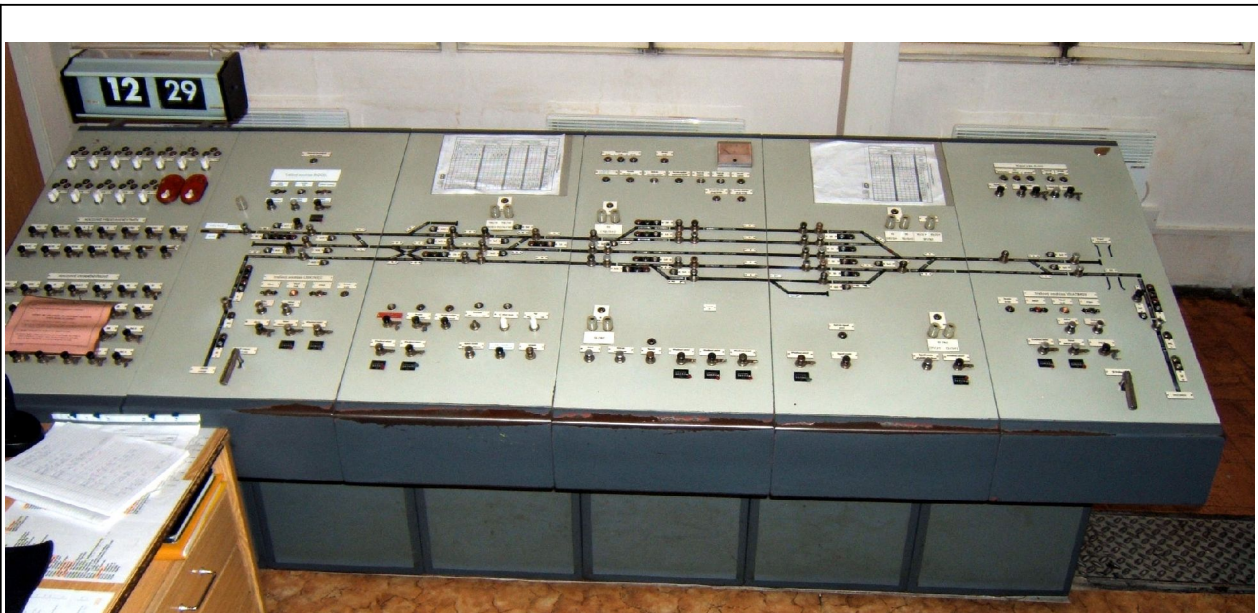


Foto 2: Pohled na indikační desku reléového zabezpečovacího zařízení AŽD71 v žst. Paskov

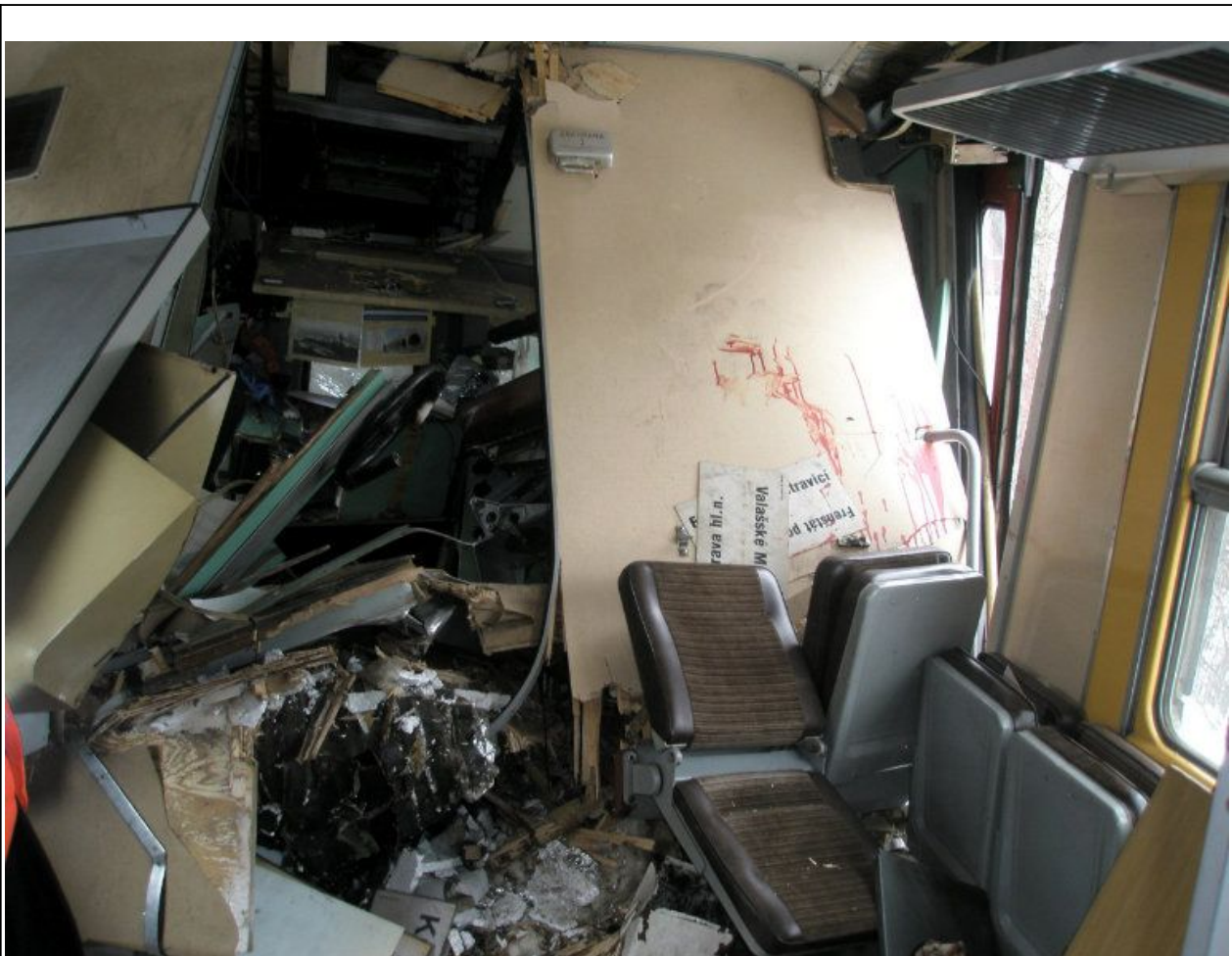


Foto 3: Pohled od služebního oddílu na stanoviště strojvedoucího vlaku Os 3101 po vzniku MU

## 7.2 Plánek žst. Paskov

